MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK MŁODZIEŻOWY LIGI MORSKIEJ

Nr. 7–8–9 WARSZAWA – LIPIEC – SIERPIEŃ – WRZESIEŃ 1947 R. Rok III





Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej w mundurze Komandora Honorowego Yacht-Klubu Polski odbiera defiladę młodzieży w asyście I Wiceministra Obrony Narodowej, gen. dyw. Spychalskiego i dowódcy Marynarki Wojennej, kontradmirała Steyera. Uroczystości szczecińskie zaszczycili swą obecnością goście zagraniczni. Na zdjęciu z lewej od Prezydenta widzimy Wicepremiera rządu bułgarskiego, Trajczo Kostowa i Ambasadora Republiki Czechosłowackiej, Hejreta.

Korowód grup regionalnych podczas „Święta Morza“ w Szczecinie otwierały piękne dziewczęta „od Krakowa“ w barwnych strojach ludowych.

MŁODZIEŻ MORSKA

Nr 7—8—9 Warszawa — Lipiec — Sierpień — Wrzesień 1947 r. Rok III



Święto młodzieży morskiej

Tegoroczne święto morza było świętem młodzieży. Wśród młodzieży defilującej przed Prezydentem Rzeczypospolitej były krakowianki i górale w strojach regionalnych, górnicy w czarnych strojach z pióropuszami na czapkach. Defilowała twardym i zdecydowanym krokiem młodzież Ligi Morskiej, robotnicza młodzież wiejska z przysposobienia rolniczo-wojskowego, harcerze. Szły długie szeregi uczestników zlotu młodzieży Związku Walki Młodych w mundurach o barwach narodowych — śnieżno-białych bluzach i czerwonych krawatach. Zjechała się młodzież ze wszystkich krańców Rzeczypospolitej, aby w polskim Szczecinie zadokumentować swoje przywiązanie do morza, zrozumienie doniosłej roli, jaką powinno ono odegrać w naszym życiu narodowym. Przyjechała młodzież, by zamanifestować zdecydowaną wolę trwania na odzyskanym wybrzeżu od Elbląga po Szczecin.

Wyległa na Wały Chrobrego i miejscowa młodzież polska. Jeden z chłopców zapytany przez Prezydenta Bieruta: „kim jesteś", odpowiedział: — „Szczeciniak jestem". Chłopcy i dziewczęta, od niedawna zdawałoby się tu zamieszkali, a już „Szczeciniacy", przybiegli powitać koleżanki i kolegów i opowiedzieć, co porabiają w tym mieście, jeszcze niedawno zamieszkałym przez Niemców, a dziś już wyłącznie polskim.

A kiedy przy blasku ogni odbijających się w tafli Odry młodzież składała ślubowanie, że stać będzie na straży granicy na Bałtyku, Odrze i Nyssie, na straży demokracji, która przywróciła Polsce dawne ziemie piastowskie i jedyna potrafi je odbudowywać, to rzec można by, że słowa „ślubujemy" powtarza cała młodzież z całej Polski.

Spośród tych, którzy przybyli do Szczecina, nie jeden pragnie zostać marynarzem, inżynierem budowy okrętów, portów. Praca to zaszczytna. Polsce trzeba specjalistów, którzy potrafią pracować na morzu. Ale praca na morzu wymaga wprawy z młodych lat. Trzeba się uczyć poznawać wodę, pływać, wiosłować, żeglować. Trzeba być społecznie wyrobionym, umieć współżyć i współpracować z kolegami. Na morzu nikt sam żywiołowi nie podoła. Tylko wspólną pracą, każdy na swoim odcinku i wszyscy razem potrafią wyprowadzić statek z opałów.

Kto był w Szczecinie na święcie morza, ten ze zdwojoną energią weźmie się do pracy, do nauki, ten każdą chwilę wolną od pracy wykorzysta dla pogłębienia wiadomości o sztuce żeglarskiej, modelarskiej. Wszystkie one prowadzą do rzeczowej, pożytecznej pracy na morzu.

Jerzy Bogusz

PRZEMÓWIENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

w dniu „Święta Morza" w Szczecinie, w dniu 29 czerwca b. r. (w skrócie)

Obywatele!

Myśl, aby centralnym punktem tegorocznych uroczystości „Święta Morza" stał się odzyskany przez Polskę prastary piastowski Szczecin, ma głębokie uzasadnienie.

Jest dla nas rzeczą niezmiernie ważną, aby zarówno wszyscy rodacy nasi, jak przyjaciele sprzymierzeńcy uświadomili sobie w pełni, że Polska odrodzona z potwornej hitlerowskiej tyranii i niewoli, żyje dziś i rozwija się inaczej, niż przed wojną.

W tych nowych warunkach również i problem morza nabiera dla nas innego, daleko szerszego i głębszego znaczenia.

O wielkim znaczeniu morza dla Polski i dla jej losów w najbliższej i najdalszej przyszłości mówi nam tutaj nie tylko sąsiedztwo żywiołu morskiego, nie tylko widok szeroko rozrzuconych terenów portu i ruch krążących po nim okrętów morskich. O znaczeniu i zasięgu problemu morza mówi nam tu uwydatniająca się rozległość i przestrzeń, która oddziela delty dwóch prastarych, macierzystych rzek: Odry i Wisły.

Przed dwoma laty tę przestrzeń szlakiem prastarych osiedlisk słowiańskich przeszły zwycięsko milionowe ,wyzwoleńcze szeregi żołnierzy radzieckich i polskich, zraszając obficie swą krwią te ziemie — wierzymy w to — po raz ostatni.

Wreszcie tę samą drogę w znojnym wysiłku przebyły i przebywają do dziś dnia miliony naszych braci, dzisiejszych osadników polskich, spełniając swym mozolnym trudem i czynem wielki akt sprawiedliwości dziejowej.

Tu, z tego miejsca, lepiej, niż z jakiegokolwiek innego zakątka ziemi polskiej, przemawiają do serc naszych dzieje bohaterskiego, choć męczeńskiego szlaku tysiącletniej walki, tragedii i sławy narodu polskiego.

Tu, w atmosferze tradycji historycznej, którą tchną mury, popioły i wspomnienia tego miasta, z wyjątkową siłą można też odczuwać wielkość przemian, jakie przeżywa dziś nowa Polska bowiem od nich to, przyszłe pokolenia znaczyć będą nowy okres naszej historii ojczystej.

Szeregiem fatalnych dla nas w następstwie i dla Europy, dziejowych skutków ekspansji germanizmu na wschód było:

1) wypchnięcie Polski ze środka Europy;

2) systematyczne odrzucanie nas od morza i szlaków handlowych;

3) narzucanie nam w wyniku tej ekspansji jednostronnego i najmniej korzystnego dla nas kierunku gospodarki, który osłabiał aktywność polskiej ekonomiki i prowadził do upośledzenia miast, rzemiosła, przemysłu i handlu, a więc opóźniał rozwój sił wytwórczych w kraju.

Wyzwolony dziś z drapieżnych pazurów najeźdźcy niemieckiego naród polski musi nie tylko leczyć rany i odbudować ruiny, spowodowane wojną. Musi on równocześnie podjąć olbrzymi wysiłek, aby wyrównać spowodowane przez wielowiekowe warunki zacofanie techniczne, kulturalne, gospodarcze, i przyśpieszyć tempo rozwoju.

Z tym podstawowym zadaniem związany jest jak najściślej i problem naszej pracy na morzu.

Morze, to nie tylko piękny, wspaniały żywioł. Morze przede wszystkim — to wielkie pole pracy, potężne źródło bogactw, to rozległe szlaki żeglugi, wiążące kraje ze światem, to niezwykły czynnik w gospodarstwie ogólnonarodowym i jeszcze bardziej pomyślny czynnik dla rozwoju handlu i współpracy międzynarodowej.

Dziś pragniemy, aby problem morza stał się jak najrychlej dla całego narodu nie tylko problemem odświętnych zainteresowań, lecz troską życia codziennego, jednym z czołowych zagadnień naszego bytu narodowego.

Dziś problem morza — to problem przekształcenia Polski z upośledzonego, lądowego, w przodujący, ekonomiczny kraj przemysłowo-morski.

Jesteśmy wybitnie opóźnieni w porównaniu z najbardziej uprzemysłowionymi krajami Europy i świata i musimy uczynić olbrzymie wysiłki, aby wyrównać te opóźnienia. Weźmy jeszcze jeden przykład. Produkcja przemysłowa i górnicza, obliczona na jednego mieszkańca, wynosiła przed wojną w Niemczech 6,5 raza więcej niż w Polsce, we Francji 7 razy więcej, w Anglii 8 razy, w Stanach Zjednoczonych 13,5 razy więcej. Byliśmy więc krajem wybitnie mało uprzemysłowionym.

Musimy więc przyśpieszyć tempo rozwoju produkcji przemysłowej. Już w roku bieżącym produkcja przemysłowa, obliczona na mieszkańca, powinna być wyższa od przedwojennej o około 32%, wówczas gdy produkcja rolna na głowę ludności jest jeszcze o około 20% niższa od przedwojennej. W roku 1949, według planu, produkcja przemysłu wzrośnie ogółem o przeszło 50% w porównaniu z rokiem 1938, zaś na głowę ludności przewidywany wzrost produkcji przemysłu będzie przeszło dwukrotnie wyższy od przedwojennego.

Co wynika z tych cyfr i przykładów? Wynika z nich po pierwsze ogrom zadań, jakie stoją przed nami, skoro chcemy likwidacji wielkiego upośledzenia i wielkiej krzywdy, które wyrządzała nam przez długie wieki chciwa, zaborcza, oparta na grabieży i gwałcie polityka germańska, odpychająca nas od głównych źródeł surowcowych i od morza.

Po wtóre — przez odzyskanie swych ziem piastowskich i Pomorza Polska odzyskuje pomyślne warunki dla swego gospodarczego rozwoju i dla wyrównania z biegiem czasu swego zapóźnienia w dziedzinie uprzemysłowienia komunikacji, żeglugi morskiej, nowoczesnej kultury agrarnej i nowoczesnej techniki przemysłowej.

Po trzecie — wielkie przemiany demokratyczne i ustrojowe, jakich dokonał naród polski, usunęły wewnętrzne zapory i przeszkody na

naszej drodze rozwojowej, wyzwoliły olbrzymie pokłady energii i zdolności twórczej polskiego ludu pracującego, zjednoczyły naród polski wokół wielkiego zadania odbudowy zniszczonego przez wroga kraju.

W oparciu o najcenniejsze uczucia patriotyzmu obywatelskiego, **o zapał i wolę czynu milionowych rzesz młodzieży polskiej, o hart i poświęcenie robotników, chłopów, o wiedzę i oddanie inteligencji**, w oparciu o rozumną, przewidującą i dobrem narodu kierowaną politykę rządu demokratycznego — Polska pokonywuje pomyślnie trudności najcięższego okresu powojennego, dźwiga się szybko z ogromu zniszczeń, wzmaga swe siły i osiąga sukcesy w wielkim historycznym dziele przemiany z kraju upośledzonego technicznie i gospodarczo w kraj postępowy przemysłowo-morski. Polska znajduje się w centrum Europy i jej rosnąca już dziś aktywność w sferze wymiany i handlu z krajami sąsiedzkimi i w obrotach światowych jest niezwykle pozytywnym czynnikiem w ogólnym rozwoju gospodarczym i we współpracy pokojowej państw europejskich.

Streszczenie przemówienia do młodzieży
PREZESA RADY GŁÓWNEJ ADMIRAŁA ADAMA MOHUCZEGO
w dniu 28 czerwca 1947 r.

Kochana Młodzieży!

Przed chwilą zapłonęły ogniska, które są sygnałem rozpoczęcia uroczystości trzeciego „Święta Morza" w Demokratycznej Polsce. Jak widzicie rozpoczęto puszczanie ogni sztucznych, tak pięknie odbijających się w wodach Odry i tak wysoko wznoszących się nad zwierciadłem jej wód, jak nasze uczucia szczerego przywiązania do morza i spraw z nim związanych.

Patrząc na to co się dzieje dookoła, ogarnia nas duma, że tu na zachodnich rubieżach Rzeczypospolitej zbiorowo dajemy wyraz zrozumienia, że granica na Bałtyku, Odrze i Nysie Łużyckiej to warunek bezpieczeństwa i dobrobytu Polski.

Na dziś rozpoczętym obchodzie „Święta Morza" ujrzymy Prezydenta Rzeczypospolitej Ob. Bolesława Bieruta, który przybył wraz z towarzyszącymi Mu osobami z Warszawy do Szczecina, oraz liczne delegacje z różnych miast i zakątków Polski, które swą obecnością manifestują i głoszą światu, że wybrzeże od Elbląga po Szczecin przywrócił Polsce i odbuduje je Obóz Demokracji.

Nasze święto winno wypaść wspaniale. Uprzytomnijmy sobie, że święto to obchodzimy w prastarym grodzie Piastowskim, który dzięki przelanej krwi żołnierzy polskich i radzieckich wrócił do Macierzy. Znajdujemy się na Wałach Chrobrego, skąd wszyscy przybyli mają możność obserwacji defilady wodnej i lądowej, które świadczyć będą, że Naród nasz wzbogacił się w nowe wielkie wartości — siłę, zdrowie i wiarę w przyszłość.

Morze przez długie lata było dla nas dalekie i nieznane, a dziś na nim właśnie opieramy potęgę naszego kraju, opartą na demokracji, na której budujemy przyszłość Narodu.

Na morzu leży przyszłość i potęga Polski, gdyż żywioł ten nie tylko wychowuje i bogaci, ale także daje możność wymiany dóbr kulturalnych i materialnych, krajom mającym dostęp do morza i umiejącym z niego korzystać.

Wszechstronne wykorzystanie morza nazywamy jego uprawą. Będzie to zrozumienie jego wartości, jego skarbów, to kultura, która niejednokrotnie w historii świata, przyczyniła się do potęgi wielu narodów.

Należycie korzystać z morza może tylko ten naród, **który je pozna**, oswoi się z nim i z nim **się zżyje**.

Przybyliście nad morze stając w obliczu potęgi i piękna żywiołu, a kto z was wypłynie na bezkresne jego szlaki zrozumie, że między morzem a lądem i ludźmi, którzy na nim mieszkają, istnieje ścisła więź przyczynowa, która łączy morza i kontynenty w jedną wielką całość.

Wtedy, gdy kto z was zetknie się naprawdę bezpośrednio z morzem — z morzem nieoglądanym z lądu, z morzem prawdziwym, gdzie przez parę dni będzie widział tylko wodę i niebo, zrozumie jego wielkość i jego znaczenie.

Wróci z tego rejsu lub wyprawy z ukrytym kompasem w sercu, który skieruje go do pracy dla morza, wytknie mu kierunek do dziedziny wiedzy morskiej, jaką winien on zgłębić, czego się nauczyć, co przyswoić z tej skarbnicy. Znajdzie on w tej dziedzinie wyżycie się oraz zaspokojenie osobistych ambicji; gorliwą pracą może dojść do najwyższych godności w szeregach pracowników morza i wraz z nimi Odrodzonej Polsce torować drogi w dalekie krainy.

Młodzieży Kochana!

Winniście pamiętać, że w życiu narodów, gdy rwały się więzy łączące je z morzem, narody te upadały lub ginęły w cieniu historii.

Dla zadzierzgnięcia tych więzów musicie być należycie przygotowani, aby nie marnować wysiłków na próżno. Winniście poznać ciekawy i obfity w przygody sektor żeglugi, nauczyć się rzemiosła marynarskiego, handlu morskiego, a wtedy zagadnienia morza dotychczas dla was obce, przestaną być dla was tylko ciekawostką—interesującym mitem, a staną się realnym składnikiem Waszego życia.

Liga Morska, jako rzecznik polskiej myśli morskiej, stoi na straży postępu w każdej dziedzinie życia tętniącego dla morza. Ona pracuje stale i wytrwale, zdążając do tego, aby nic, co z morzem jest związane, nie było jej obce, dąży do przebudowy psychiki mas z lądowej na morską.

Liga Morska już sporo zrobiła, ale wciąż jeszcze za mało i jakkolwiek do celu, do którego zdąża, jest daleko, to z roku na rok coraz więcej zagadnień z życia morskiego dociera do mas pracujących i wiąże je z morzem.

Przyjdzie dzień, kiedy milionowe rzesze Polaków spod sztandarów Ligi Morskiej w swym pojęciu Ojczyzna — kojarzyć będą ląd i morze.

Nowe pokolenie ludzi morza

Odbudowa i rozbudowa urządzeń technicznych i życia gospodarczego na Wybrzeżu wymagają niepomiernej ilości pracy ludzkiej, funduszów i materiałów. Wymagają również nowych, coraz liczniejszych, coraz lepiej przygotowanych kadr młodych pracowników na morskim froncie odrodzonej Polski.

Co więcej, praca na tym odcinku wymaga finansowej, gospodarczej, materiałowej, a nawet — i to może przede wszystkim — psychicznej mobilizacji całego polskiego narodu.

W pełnym zrozumieniu tych potrzeb Ministerstwo Żeglugi podjęło akcję szkolenia kadr pracowników morza i portów. Jest ona wielokierunkowa i kilkustopniowa — t. j. ma na celu wyszkolenie fachowców różnych gałęzi pracy w dziedzinie morskiej oraz na różnych szczeblach umiejętności.

Nie poprzestając na szkoleniu fachowców, Ministerstwo Żeglugi popiera wszystkie inne ośrodki, kształtujące nową, morską rzeczywistość powojennej Polski — a więc naukowo-badawcze, światopoglądowe, sportowe i t. p.

Jako pierwsza, bo już w październiku 1945 r. uruchomiona została Państwowa Szkoła Morska w Gdyni, mająca już swą 25-letnią tradycję i wyrobioną w kraju i zagranicą nader dodatnią opinię. Nauka w niej trwa 3 lata, a pierwsi jej wychowankowie okresu powojennego zasilą kadry polskiej marynarki handlowej w maju 1948 roku.

W międzyczasie, dla uzupełnienia braków w personelu marynaki, oraz aby dać możność dokształcania się ludziom, którym wojna przerwała naukę, zorganizowano w maju i listopadzie 1946 r. egzaminy dla eksternistów wydziałów mechanicznego i nawigacyjnego. Ludzie ci zatrudnieni są już we flocie.

Ponadto przy Szkole Morskiej organizowane są sporadycznie 3-miesięczne Kursy Szyprów i Maszynistów, dla ludzi, którzy już mają wieloletnią praktykę marynarską, a którym do uzyskania prawa samodzielnego prowadzenia mniejszych statków potrzebne są jeszcze pewne podstawy teoretyczne.

Absolwenci tych kursów — w liczbie ponad 100— mają prawo obsługiwać holowniki, dragi, bunkrowce i statki żeglugi przybrzeżnej. Kursy te, dla ludzi nie posiadających odpowiedniego wykształcenia, są drogą do zdobycia stanowisk oficerskich we flocie.

W miarę potrzeby przy Szkole Morskiej są organizowane również Kursy Radiotechniczne.

Jesienią b. r. otwarta zostanie druga w Polsce Państwowa Szkoła Morska w Szczecinie. Powstanie ona drogą podziału szkoły gdyńskiej, t. j. w Gdyni pozostanie wydział mechaniczny, zaś do Szczecina przeniesiony zostanie wydział nawigacyjny, a wraz z nim — znany w całym świecie statek szkolny, fregata „Dar Pomorza".

Rozwijający się polski przemysł stoczniowy potrzebuje również nowych, fachowych pracowników. Szkoli ich w Gdańsku—Wrzeszczu, Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego na wydziałach: budowy okrętów i budowy maszyn okrętowych. W roku bieżącym projektuje się otwarcie wydziału elektrotechnicznego. Nauka w Liceum trwa 3 lata.

Przyszłych marynarzy i rybaków przygotowuje uruchomione w listopadzie 1946 r. Państwowe Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni.

W jego ramach mieszczą się dwie jednoroczne szkoły: Szkoła Jungów (chłopców okrętowych) i Szkoła Rybaków Dalekomorskich. Chłopcy ci, po półrocznym szkoleniu na lądzie, odbywają obecnie praktykę na statkach, by w październiku przystąpić do egzaminu, a po nim — rozpocząć pracę i zarobek na statkach handlowych i rybackich. P. C. W. M. rozporządza własną flotyllą szalup wiosłowo-żaglowych, posiada kuter rybacki, a ostatnio otrzymało dwa duże traulery, pochodzące z darów UNRRA.

W projekcie jest stworzenie w ramach P. C. W. M. trzeciej szkoły — Szkoły Rybaków Przybrzeżnych.

Ponadto P. C. W. M. prowadzi inne prace, o których będzie mowa niżej.

Przygotowuje się również młody narybek do prac stoczniowych na niższym szczeblu w Szkole Dokształcającej (popołudniowej) przy Stoczni Nr 2 w Gdańsku, oraz przy tejże Stoczni Gimnazjum Mechaniczne (popołudniowe). Uczniowie tych szkół pracują na stoczni. Absolwenci Szkoły Dokształcającej mają prawo wstąpić do każdego gimnazjum mechanicznego, zaś absolwenci gimnazjum — do Liceum Budowy Okrętów. Otrzymują oni również świadectwo czeladnicze.

Stocznia Nr 2 prowadzi obecnie również 3-miesięczny kurs dokształcający dla rzemieślników, umożliwiający im zdobycie świadectw mistrzów i czeladników.

Przy Stoczniach Nr 12 i 13 w Gdyni istnieje Szkoła Zawodowa, posiadająca wydziały: ślusarski, mechaniczny ,blacharski i elektrotechniczny, na których nauka trwa 3 lata, oraz wydział stolarski, 4-letni. W tej chwili szkoła posiada 200 uczniów, pracowników stoczni. W wyniku nauki otrzymają oni świadectwa rzemieślnicze.

Wreszcie przy Stoczni Nr 1 w Gdańsku czynny był 3-miesięczny kurs dokształcający dla tokarzy i frezerów — pracowników stoczni.

W stadium organizacji są kursy dokształcające wszelkich specjalności przy Głównym Urzędzie Morskim i Biurze Odbudowy Portów.

Szkół typu wyższego Ministerstwo Żeglugi nie prowadzi we własnym zakresie (podlegają one Ministerstwu Oświaty), udziela im jednak pomocy finansowej w formie dotacyj dla uczelni, stypendiów dla studentów, pracy w instytucjach podległych Ministerstwu, oraz praktyk wakacyjnych w morskich urzędach, instytucjach, na statkach i to zarówno w kraju, jak i zagranicą.

Do szkół tych należą w pierwszym rzędzie:

Wyższa Szkoła Handlu Morskiego w Gdyni,

Politechnika Gdańska — Wydział Budowy Okrętów i

Akademia Handlu Zagranicznego w Szczecinie.

Drugim sektorem morskim, któremu patronuje Ministerstwo Żeglugi — jest dział naukowo-badawczy. Działalność w tym sektorze rozwija w pierwszym rzędzie znany ze swej działalności przedwojennej Instytut Bałtycki, którego budżet opiera się w pierwszym rzędzie na dotacjach Ministerstwa Żeglugi.

Instytut Bałtycki prowadzi z jednej strony studia naukowo-badawcze w dziedzinie zagadnień morskich,

z drugiej zaś wykonuje szereg prac, wynikających z bezpośrednich, praktycznych potrzeb życia (np. opracowywanie materiałów na konferencję pokojową z Niemcami i t. p.). Działalność Instytutu znana jest społeczeństwu z wydawnictw naukowych, popularyzacyjnych i periodyków oraz komunikatów gospodarczych i naukowych.

W stadium organizacji są również inne, techniczne placówki naukowo-morskie, którym Ministerstwo udzielać będzie swej pomocy.

W trzecim sektorze — wychowania morskiego — prowadzona jest szeroko zakrojona akcja zaznajamiania społeczeństwa, głównie zaś młodzieży, z morzem i zagadnieniami morskimi.

W pierwszym rzędzie akcję tę prowadzi dla młodzieży Państwowe Centrum Wychowania Morskiego — w ramach kursów pracy morskiej, na których młodzież styka się bezpośrednio z rzeczywistością morską, wiosłując i żeglując na szalupach, łowiąc ryby na łodziach i kutrach, reperując sieci rybackie, pracując na stoczni i przy przeładunkach w porcie. Metoda ta daje doskonałe wyniki, pokazując uczestnikom kursów prawdziwe, niesfałszowane literaturą wątpliwej wartości „marynistów" oblicze morza i portu, zniechęcając słabych i niewytrwałych romantycznych marzycieli o urokach morza, utwierdzając innych w mocnym postanowieniu wytrwania w twardym zawodzie marynarza czy rybaka. Kursy pracy morskiej są najlepszym sposobem selekcji do wszelkiego rodzaju zawodowych szkół morskich, o których była mowa wyżej.

Dla dorosłych będzie zorganizowany również w ramach Państwowego Centrum Wychowania Morskiego Powszechny Uniwersytet Morski. Zadaniem jego będzie danie usystematyzowanych, podstawowych wiadomości o morzu i pracy portowej tym wszystkim, których sprawy te ineresują, którzy niejednokrotnie pracują w którymś z działów pracy morskiej, a którym brak poglądu na całość spraw morskich, oraz czasu i umiejętności na osiągnięcie tych wiadomości drogą samouctwa.

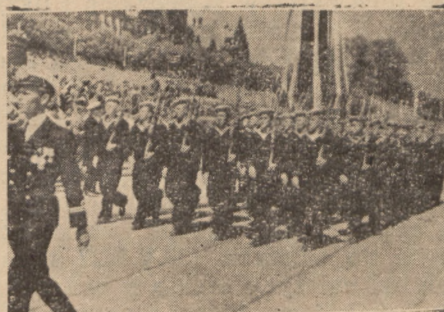
Ważnym elementem zbliżenia do morza jest sport żeglarski, zarówno śródlądowy, traktowany jako wstępna zaprawa, jak i przede wszystkim pełnomorski. Posiada on walory wszystkich innych sportów z punktu widzenia rozwoju fizycznego, lecz ze wszystkich sportów jest najlepszą szkołą charakterów i zbiorowego, zgodnego wysiłku. Dziedziną tą zajmuje się Polski Związek Żeglarski, reaktywowany po wojnie z inicjatywy Ministerstwa Żeglugi, finansowany przez nie i popierany w swej działalności. Grupuje on wszystkie kluby żeglarskie oraz sekcje sportowo-żeglarskie organizacyj społeczno-wychowawczych (harcerstwo, Z. W. M., O. M. T. U. R., Liga Morska i t. p.). P. Z. Ż. dysponuje flotyllą jachtów, śródlądowych i morskich, które coraz liczniej pojawiają się po koniecznym po wojnie remoncie na wodach śródlądowych i morskich, poczynając już nawet odwiedzać porty zagraniczne.

Organizacją obejmującą najszersze kręgi społeczeństwa, walczącą o jego morski światopogląd, propagującą morze i płynące z pracy na morzu korzyści — jest Liga Morska, której działalności patronuje Ministerstwo Żeglugi oraz w miarę posiadanych kredytów subwencjonuje. Liga Morska, reaktywowana po wojnie — sięga już cyfry 600.000 członków i jest na drodze do dalszego rozwoju.

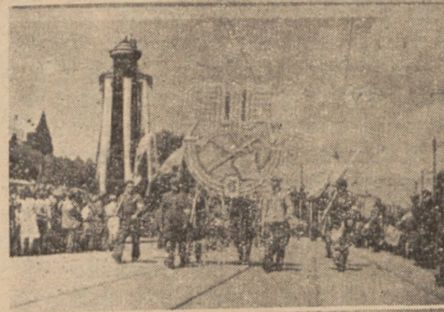
Jeśli mamy stać się narodem morskim, jeśli mamy w pełni wykorzystać nasze wielkie Wybrzeże, w szeregach Ligi winien się znaleźć niemal cały naród, a w każdym razie jego przodujące, myślące społecznie i nieobojętne dla sprawy przyszłości naszego państwa warstwy społeczeństwa.

Dr Bronisław Małgowski











HISTORYCZNY RYS DZIEJÓW POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Za Zygmunta III-go, gdy chodziło Polsce o obronę Prus i Inflant, t. j. jej dostępu do morza, stary Jan Zamoyski ,niegdyś flocie niechętny, w tej sprawie rzecze (Sejm roku 1600): „Armata na morzu, jakby nam potrzebną była, chyba szalony nie widzi". Słowa te spowodowały, że nastąpiło „sposobienie dalszych okrętów, przerabianie, budowanie, uzbrajanie i wysyłanie za morze".

Już w roku 1627 flota polska była zdolną objąć kontrolę nad żeglugą od Kurlandii do Pomorza, a w dniu 17 maja tegoż roku, gdy straż przednia eskadry szwedzkiej, będącej pod dowództwem Admirała Karola Gyllenhjelmana w składzie 20 okrętów, zaskoczyła 7 polskich jednostek pod Helem, stoczyła z nimi bój, w rezultacie którego dwa polskie okręty przebiły się przez linie okrętów szwedzkich i ukryły się w Gdańsku, 5 natomiast poszły na zachód, gdzie w pobliżu Białej Góry na Pomorzu Szczecińskim stoczyły pomyślną dla flotylli polskiej walkę z nieprzyjacielem; po krótkim postoju w Kołobrzegu 3 okręty dowodzone przez Murreya, Witta i Magnusa, przedarły się przez linie okrętów szwedzkich długo prześladowane przez nieprzyjaciela i pod ogniem armat dotarły szczęśliwie do Gdańska (30.V.1627 roku) wyczyn ten był należycie oceniony przez Stanisława Koniecpolskiego, który nie szczędził słów pochwały i uznania dla Marynarzy.

Podniosło to morale floty polskiej i spowodowało powszechne zainteresowanie się nią. Król Zygmunt III-ci z synem Władysławem przeprowadził lustrację floty w Gdańsku, gdzie w dniu 2 września odbyła się rewia.

Niedługo kazały wypadki czekać na siebie. W dniu 28 listopada tegoż 1627 roku Wiceadmirał Szwedzki Nils Stjenskjöld z 6 dużymi jednostkami zbliżył się w dwóch grupach w szyku torowym do brzegów polskich, pomiędzy Brzeźnem a Sopotem okrętom nieprzyjaciela została droga odwrotu przecięta. Flota polska dowodzona przez Admirała Dickmana w składzie 5 większych i 3 mniejszych okrętów wyszła na spotkanie nieprzyjaciela i po 2-godzinnej ciężkiej walce osiągnęła walne zwycięstwo. W tej bitwie polegli dwaj admirałowie — Dickmann i Stjenskjöld. Szwedzi stracili dwa okręty, jeden największy — admiralski został zdobyty i doprowadzony do Gdańska. Straty w ludziach po stronie szwedzkiej: zabitych i rannych 350 i 66 jeńców, po stronie polskiej 25 zabitych i rannych.

Bitwa Oliwska to piękna karta naszej przeszłości na morzu, która do dziś ma znaczenie jako początek dobrej tradycji morskiej, która ożywia zapał do czynu i spraw z morzem związanych.

Dla współczesnych bitwa pod Oliwą winna była wskazać na konieczność rozbudowy floty — niestety tak się nie stało z powodu współdziałania Zygmunta III z Habsburgami, gdzie interesy obu stron na Bałtyku zmierzały do innych celów.—Habsburgowie pragnę z Bałtyku uczynić jezioro niemieckie, a Zygmunt III dążył, aby Bałtyk służył interesom Polski i odzyskanej przez króla Szwecji. Nie bacząc na tak oczywiste przeciwieństwa, Zygmunt, powodowany li tylko sprawami dynastii, t. j. odzyskaniem tronu szwedzkiego, postanawia swą flotę podporządkować rozkazom Wallensteina.

22 grudnia 1628 roku flota polska w składzie 9 okrętów probuje połączyć się z flotą niemiecką, lecz w tym zamiarze przeszkodziła jej flota szwedzka blokująca Gdańsk, przy tej próbie przedarcia się Polacy tracą dwie jednostki.

W połowie stycznia 1629 roku flota Zygmunta w składzie 7 okrętów (Król Dawid, Panna Wodna, Wodniak, Arka Noego, Biały pies, Sw. Jakób i Delfin) wychodzi ze swej bazy i osiąga Wismar. Po trzech latach — 22.I.1632 r. gdy Wismar wpadł w ręce Szwedów, okręty polskie uległy częściowo zniszczeniu, część zaś została przez nieprzyjaciela zabrana.

Na dwa lata znika z wód Bałtyku bandera Polska. W roku 1634 zgodnie z danym zobowiązaniem Władysław IV „Wystawia flotę", w skład której wchodzi 12 okrętów, a w roku 1635 przystępuje do budowy portu Władysławowo, uniezależniając się od zniemczałego Gdańska.

2 września 1635 r. Władysław przybył do Władysławowa aby zlustrować prawie gotową flotę i port. Po dokonanej rewii król powołał do życia, śladami Komisji Morskiej Zygmunta i Komisji Okrętów Królewskich Zygmunta Wazy, Admiralicję, złożoną z 6-ciu członków. Na czele Admiralicji stanął Gerard Denhoff — doradca króla w sprawach polityki morskiej. Admirałem floty król mianował Aleksandra Hetena i jego zastępcą Klausa Beckera, nazwiska dalszych trzech członków Admiralicji nie są znane.

Utrzymanie swej floty i rozwój jej w przyszłości król usiłował przy pomocy Jerzego Ossolińskiego oprzeć na cle morskim narzuconym Gdańskowi. Gdańsk tej królewskiej decyzji sprzeciwił się, więc dla wymuszenia Władysław polecił 4-em uzbrojonym okrętom przybyć do Gdańska dla pomocy Komisarzom wybierającym cła.

Gdańsk prosił króla Danii o przyjście mu z pomocą, Król przychylił się do tej prośby i w dn. 1 grudnia 1637 roku przybyły duńskie okręty — przemocą wdarły się do portu. W walce o wejście do portu zatopiły jeden okręt, dwa wzięli do niewoli, a czwarty uszkodzony pozostał w Gdańsku.

Incydentem tym zajął się Sejm ówczesny, który w większości stanął po stronie Gdańska wbrew żywotnym interesom Polski na morzu. Król odwołał Komisarzy wybierających cła okrętowe — cło z Gdańska nie wpływało do szkatuły królewskiej; król nie miał środków na

utrzymanie floty — brak środków spowodował upadek floty.

W XVII wieku za czasów Jana Kazimierza powraca klauzula w paktach konwentach, zobowiązująca króla do wystawienia floty, ale pozostaje li tylko martwą literą.

W wieku XIX podczas powstań styczniowego i listopadowego, w szczególności podczas powstania styczniowego Rząd Narodowy nosił się z zamiarem stworzenia floty. Floty nie stworzono, natomiast pojedyńcze okręty, które ukazywały się pod polską banderą, jak fregata „Kościuszko" i inne, tworzyły tak krótkie okresy, że ich istnienie nie można uważać za odrodzenie idei stworzenia sił zbrojnych Polski na morzu.

Pirat.

Wyprawa jachtu „DAL" (II)

(Zakończenie)

Łupinka polska, na niej trzech śmiałków, huśtana na bezkresach Atlantyku „sto mil od brzegu, sto mil przed brzegiem", jak pięknie wyraził się przed stu laty nasz wieszcz. A wokół mnożą się niezbite dowody nadciągającego sztormu... szkwały o sile do 8 stopni nadlatują coraz częściej, kotłując z diabelską siłą łono oceanu.

Nazajutrz po zaobserwowanym „hallo", czyli wieńcu świetlistym wokół tarczy słonecznej, dn. 19.VIII barometr wskazuje 756 mm, a wał piany na grzywaczach, mknących nieskończonymi szeregami na maleńką „Dal", sięga 2 metrów wysokości.

Nasi szykują się gorączkowo do walki z nadciągającym Fatum. Najważniejszy przyrząd: dryfkotwa, czyli stożkowaty worek z żaglowego płótna, obciążony balastem i zaopatrzony w pływak korkowy, uszyty własnoręcznie, ma zapewnić bezpieczną pozycję jachtu-dziobem do wiatru i fali. Żaglami osiągnąć tego — wobec straszliwej siły wichru — niesposób. Najmocniejszy żagiel pójdzie w strzępy i jacht obróci się w niebezpieczne położenie bokiem do fali! Natomiast pływająca kotwica, czyli ów stożek (podstawą obrócony do jachtu), umocowany na długiej linie u dziobu jachtu działa wręcz cudownie.

Jacht traci pęd, nie przeciwstawia się potwornej niszczycielskiej sile załamujących się nad nim fal, przeciwnie, cofa się, czyli dryfuje powoli wstecz, utrzymując jednak zbawczą pozycję dziobem na wiatr. Pomaga mu w ustawieniu się w tej klasycznej przeciwsztormowej pozycji mały żagielek t. zw. kotwiczny, podniesiony na tylnym maszcie kecza lub jolu (jachty dwumasztowe). Działa on jak ster powietrzny: odrzuca rufę jachtu z wiatrem, a tym samym obraca — dokoła t. zw. osi bocznego oporu — dziób jachtu pod wiatr, naprzeciw grzywaczom.

„Dal", jako jednomasztowiec, musi rozpinać mały żagiel kotwiczny na głównym maszcie, podnosząc go na linie, zwanej topenantą, i mocując do bumu (dolne drzewce grot-żagla) nad stroczonym grotem.

Cała ta skomplikowana operacja udaje się bez zarzutu. Dryfkotwa, rzucona z dziobu, napełnia się wodą i wypręża natychmiast linę, umocowaną do masztu. **„Żagle precz!" — i manewr „stanięcia w dryf" dokonany szczęśliwie.**

Teraz mały trójkątny żagielek nad sterem wciągnięty na topenancie i „Dal" stoi, a raczej cofa się, bezpiecznie, obrócona dziobem o 45° do nacierających fal.

Mimo przechyłów do 30° na boki, żeglarze czują odrazu znakomitą ulgę: jacht zapada się, coprawda, raz po raz w zieloną skotłowaną przepaść, a straszliwe ściany wodne, wieńczone pienistymi czubami, zdają się pochłonąć go lada chwila, lecz nim zdążą się zamknąć nad „Dalą", dno kotliny wodnej wzdyma się jak pierś olbrzyma do góry i polska łupinka wylatuje skolei na grzbiet pieniącego się wału. Przypomina to nieco jazdę windą tam i spowrotem z drugiego piętra, tylko niepomiernie szybką i urozmaiconą męczącymi przechyłami na boki.

Wszystko będzie dobrze, dopóki lina dryfkotwy wytrzyma! I tu właśnie najgroźniejsze się czai niebezpieczeństwo: wyprężona jak struna lina ta trze się ustawicznie o burtę. Okręca się linę starannie mocnymi szmatami, ale to wystarcza nie na dnie, lecz na godziny. A liny stalowej nie mieli na „Dali"...

Dnia 20.VIII przy stanie barometru już tylko 736 mm, przewala się przez nich groźne „oko" cyklonu, któremu każdy żeglarz stara się zejść z drogi. Jest to środek wiru powietrznego (cyklonu) wędrujący z szybkością kilkudziesięciu km na godzinę.

Niema tam wiatru w owym „oku", lecz chaotycznie skotłowane morze o piramidalnych falach, pędzących z różnych kierunków. Orkan osiąga swą maksymalną szybkość (50 metrów na sekundę), dmąc z siłą 12 stopni (skala Beauforta siły wiatrów ma 12 st.).

Żagielek kotwiczny z hukiem rozlatuje się w strzępy.

Przechyły rosną do 60 st. i nasi żeglarze w zamkniętej kajucie, z możliwie uszczelnionymi włazami od pokładu, leżą zrezygnowani na swych kojach.

Raptem około 9 nad ranem **potworny przeszło 100-stopniowy przechył, prawie obrót kilem do góry... Załoga** wraz z kocami i poduszkami **„spada" z kojek na... sufit!.** Potoki wody wdzierają się przez drzwi do kabiny... a wraz z nimi koszmarne myśli: podniesie się, czy pójdzie na dno?

Sekundy długie jak wieczność... Lecz oto „martwy kil" przeważa: „Dal" wstaje raptownie, a nasi śmiałkowie spadają powtórnie z sufitu na podłogę i tłuką się dotkliwie.

Witkowski i Świechowski wdzierają się na miotany straszliwymi uderzeniami pokład. Dryfkotwa zerwana!

Przerażający widok: wały piany na czubach fal sięgają 3 metrów... Rozpylone bryzgi sieką w twarz niczem drobny śrut, lecz mimo to dojrzeć można zła-

many pień masztu i stengę (górną część), trzymaną na stalowych wantach, która wali raz po raz w poszycie jachtu. **Jeśli wybije otwór... koniec... pójdą jak kamień na dno!**

Narażając się na zmycie z pokładu dwaj śmiałkowie po niewiarogodnych wysiłkach uwalniają jacht od miotającej się stengi. Witkowski wypada za burtę... lecz cudem jakimś chwyta się za zwisającą linę i wdziera spowrotem na pokład.

Teraz: „wszyscy do pomp"!

Ale na „Dali" jest tylko jedna... ręczna pompka. Bohomolec, nie nadający się dzięki swej atletycznej budowie do akrobatyki pokładowej, pozostał w kajucie i usiłuje wylewać jezioro wody, przewalające się z prawa na lewo przy każdym przechyle.

Wspólnymi siłami „w pocie czoła" wyczerpują wiaderkiem itp. owo jezioro. Chcą zmajstrować nową dryfkotwę na miejsce zerwanej, ale „Dal", stojąc bokiem do fali, kładzie się tak silnie na burtę...

I oto nowy przechył około 90 st.! Znów tłuką się boleśnie i znów potoki wody wdzierają się przez właz do wnętrza.

Iskierka nadziei: barometr drgnął ku górze!

I oto 21.VIII przy stanie 752 mm i wichrze sztormowym o sile 8 st., a w chwilowych szkwałach do 11 st. zaczyna się uspakajać szalejące wokół nich piekło, a 22.VIII znikają wreszcie groźne grzywacze.

Po 4 dobach głodówki, bez picia i snu, wylega bohaterska załoga na pokład... Zgnieciona nadbudówka i kikut masztu długości 3½ metra (zamiast 9 mtr) świadczą o sile żywiołu.

Świechowski, nawigator „Dali", który nie zapomniał w tych strasznych dniach o nakręceniu zegarka może dokonać obserwacji słońca i obliczyć pozycję jachtu. Najbliższym lądem okazuje się archipelag Bermudów, odległy o 700 km.

Kurs na Bermudy!

I ściśle według obliczeń nawigatora — wieczorem dn. 25.VIII.1933 r. **z pokładu „Dali"**, ocalonej ze szponów cyklonu, **widzą latarnię morską przy stolicy archipelagu** — porcie Hamilton.

Zdumienie wyspiarzy, dobrze rozumiejących co to cyklon, na widok skołatanej „Dali" nie ma granic.

Toć w porcie potężny parowiec, stojąc na 3 kotwicach i pracując całą siłą maszyn, aby im ulżyć, siłą orkanu wyrzucony na skały, a na lądzie Ameryki spustoszenia na wiele 1.000.000 dolarów! A taka łupinka pod nieznaną banderą białoczerwoną wyszła cało...

Nasi oficerowie spotykają tam pięciu kolegów po fachu z Brytyjskiej marynarki wojennej na jachcie „Taj-mo-szen", żeglującym z Hong-Kongu do Anglii. Podziwiają oni na równi z Bermudczykami odwagę naszych jachtsmenów. Maleńka „Dal" robi znakomitą propagandę banderze polskiej... Słusznie też po powrocie do kraju **prezes Ligi Morskiej gen. Dreszer dekoruje bohaterską załogę krzyżem „Polonia Restituta" za godne reprezentowanie tej bandery na dalekich morzach.**

Narazie na Bermudach „noszą na rękach", poją i karmią naszych zuchów, którzy po raz „piąty i dziesiąty" muszą opowiadać swe przeżycia.

Jednak „wszystko ma swój kres, dziewczyno!" — jak głosiło modne przed laty tango — i wreszcie wyremontowana „Dal" opuszcza gościnne wyspy. Tu jednak szczęście, dotąd wytrwale jej dopisujące, odwraca swe kapryśne oblicze... cierpiący oddawna na serce Bohomolec zapada w ciężkie omdlenie i dwaj koledzy nie mogąc mu w niczem dopomóc, po gorących debatach zawracają na Bermudy. Witkowski, pragnący kontynuować dalszą podróż, choćby we dwóch, poróżnił się przy tym z Bohomolcem, finansującym całą wyprawę (zakup jachtu) i zdecydował się jechać na zimę do Gdyni, aby z wiosną dokończyć wspólnej wyprawy do Chicago.

Niestety, dokończyli ją tylko dwaj pozostali... Śmiały do szaleństwa żeglarz Jan Witkowski, wychowawca wielu naszych kapitanów i sterników jachtowych, a w tej liczbie i autora tych wspomnień, targnął się na życie w rok po zwycięskim zakończeniu „rejsu" przez Bohomolca i Świechowskiego.

Cześć jego pamięci! Nie dano mu było zginąć śmiercią marynarza...

„Zimówka" na Bermudach, w rozkosznym klimacie była istnym rajem dla naszych jachtsmenów. Nadobna płeć interesowała się mocno polskimi marynarzami, a przejażdżki po morzu sławną „Dalą" należały do dobrego tonu na Bermudach...

Lecz oto nasze zuchy **wchodzą na redę Nowego Jorku, mijając sławny posąg wolności u wrót wolnej Ameryki.**

Trudno sobie wyobrazić gorące przyjęcie, zgotowane bohaterskiej „Dali".

Tłumy reporterów i fotografów wdzierać się chcą na jej pokład...

Choć parę słów wywiadu, cenny autograf, foto itp.

Nasi salwują się ucieczką do najbliższej knajpy. Nic z tego!

Gościnni Amerykanie walą hurmem za nimi, nie pozwalają im płacić, a orkiestrze — choć to knajpa niemiecka — każą grać nasz Hymn Narodowy.

Znowu bankiety, przyjęcia, odczyty...

Rodacy z za oceanu ofiarnie składają się na zakup motorku pomocniczego, który wmontowywują w kadłub „Dali", aby nie potrzebowała wyczekiwać na pomyślne wiatry i nie spóźniła się na Wystawę w Chicago.

Istotnie, lawirować pod wiatr w wązkich kanałach i rzekach (pod prąd) niepodobna. Żegluga śródlądowa ma swoje minusy!

Wreszcie chmara motorówek odprowadza naszą „Dal" w górę rzeki Hudson, zmierzającą do jez. Ontario, wsławionego przez Coopera (wielkiego przyjaciela Polski, protestującego przeciw zbrodni rozbiorów) w jego cyklu powieści o „Sokolim Oku".

Żegnaj Nowy Jorku!

Polonia amerykańska, a osobliwie oddziały Ligi Morskiej, w Buffalo, Detroit, Cleveland i innych miastach witają serdecznie narodową banderę.

Mowy, bankiety... trzask Kodaków i... korków szampana.

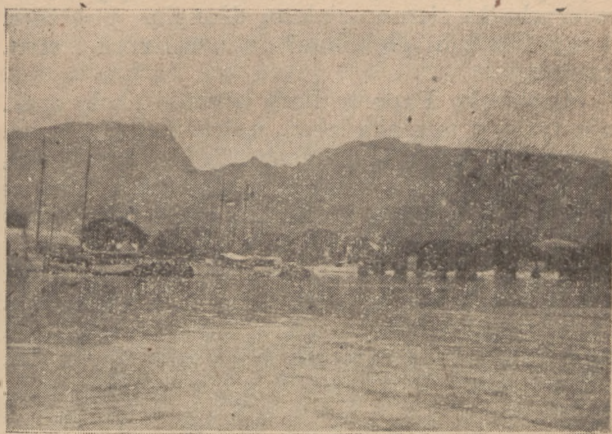
I oto 25.VIII 1934 r. — w rok po cyklonie — Dal zakotwicza na lagunie Wszechświatowej Wystawy obok sławnego jachtu polarnego adm. Byrda...

Nasi jachtsmeni otrzymują błękitną wstęgę Atlantyku, taką samą, jaką dostał gen. Balbo za przelot ze swą eskadrą z Italii do Chicago, a sławna „Dal" zakupiona przez rodaków amerykańskich, staje jako pomnik w Parku Miejskim.

inż. Roman Niewiadomski

Miasto na krańcu świata

Gdy w drugiej połowie XVIII wieku, kapitanowie Wallis, Bougainville i Cook odkrywali dziewicze wyspy na Morzach Południowych, w Europie rozprzestrzeniała się teoria Russeau'a o szczęśliwości człowieka naturalnego, prostego i nie skażonego cywilizacją. Entuzjastyczne sprawozdania podróżników o mieszkańcach Polinezji zdały się potwierdzać tezy francuskiego filozofa. Odkryto szczątek raju, gdzie idealny człowiek żył na łonie idealnej natury. Salony intellektualne Europy rozczulały się nad losami krajowców i znały lepiej historię wysp niż to dzisiaj ma miejsce.



Dziś, gdy przeciętny człowiek w Europie posłyszy o Tahiti, zaraz sobie wyobraża coś pięknego, coś bardzo dalekiego i niedoścignionego i zaczyna nucić piosenkę — „Księżyc na Tahiti". Szarego obywatela, który marzy o egzotyce, przeraża przede wszystkim koszt podróży i odległość. Sądzi, że byleby się dostał na wyspę, to tam mógłby żyć niemal darmo; przecież owoce zawsze rosną na drzewach, a chatkę zbuduje się jakoś z bambusów i liści palmowych.

Tak sądziło przed paru laty dwóch młodych europejczyków. Przybyli na Tahiti bez grosza przy duszy, mieszkali w oddalonym okręgu, aż po tygodniu ludność musiała się złożyć, aby ich odstawić do portu, skąd wyprawiono czymprędzej obu „bananowych turystów" do Europy.

Sprawy — praktycznie — przedstawiają się nieco inaczej. Koszta podróży francuską linią okrętową „Messagerie Maritime" nie są znów tak wysokie i przed samą wojną wynosiły w obie strony, drugą klasą około 40 funtów, dziś zapewne ceny się podwoiły, ale nie w tym leżą główne trudności. Przede wszystkim konsulaty francuskie, niechętnie wydają wizy obcokrajowcom do swych posiadłości kolonialnych. Trzeba mieć bardzo ważny cel naukowy, literacki lub handlowy, jakąś misję artystyczną, specjalną, popartą przez odpowiednie ministerstwa danego kraju, aby zagranicznik uzyskał pozwolenie wjazdu do zamorskich kolonii. Polityka kolonialna francuska pragnęłaby widzieć w swoich egzotycznych posiadłościach samych Francuzów. Przybywa ich zresztą każdego roku, gdyż część z dawna zamieszkałych obcokrajowców naturalizuje się szybko, a znaczna liczba kolorowych tubylców przyjmuje obywatelstwo francuskie.

Na miejscu, utrzymanie jest stosunkowo drogie, zwłaszcza z początku, gdy świeżoprzybyły europejczyk jeszcze się nie przyzwyczaił do krajowej kuchni i musi jeść potrawy europejskie, co pociąga za sobą koszty. Z czasem dopiero organizm przystosowuje się całkowicie do warunków krajowych i nieraz widzi się europejczyka żyjącego na sposób zupełnie prymitywny.

Pracy na wyspie, zwłaszcza w pierwszych miesiącach pobytu, absolutnie dostać nie można. Ani administracja, ani nikt z kolonistów, nie pomoże nieznanemu przybyszowi. Musi on liczyć na własne środki utrzymania. Owoce wprawdzie rosną wszędzie na drzewach pobrzeża, ale te drzewa są własnością krajowców. Ryby można łowić, ale trzeba się znać na tym, bo wiele gatunków jest trujących. Gruntu pod plantację kupić dziś nie wolno. Przed ośmiu laty wyszła ustawa, że obcokrajowcy nie mogą nabywać ziemi. Ustawa była właściwie wymierzona przeciw kupcom chińskim, którym zadłużeni Tahitianie oddawali w zastaw swoje posiadłości, ale i biały człowiek jest pod tym względem ograniczony. Pozostaje możność wydzierżawienia lasku kokosowego na pewien okres czasu, trzeba jednak dobrze się rozejrzeć, zanim się co odpowiedniego znajdzie. Pięcioakrowy teren wystarczy, by utrzymać rodzinę liczącą cztery osoby.

Żyje dziś w południowych stronach Tahiti „człowiek natury", chodzi nago po lasach górskich i udaje „Tarzana". Rzadko tylko zjawia się na wybrzeżu, jest zawsze w pysznym humorze i twierdzi, że niema odeń szczęśliwszego człowieka na świecie. Jednak krajowcy kpią z niego i uważają za wariata.

Stolica byłego królestwa Tihiti przedstawia się bardzo malowniczo. Gdy statek przepływa przez przerwę w rafie koralowej i zbliża się do wybrzeża, podróżnik spostrzega miniaturowe

---



miasteczko, wyłaniające się z zieleni palm i drzew ognistych. Dwie wieże kościelne przewyższają otaczające drzewa i dachy, bielejąc w słonecznym oświetleniu. A nad wszystkim króluje potężny masyw górski, obrośnięty aż po wierzchołki ciemno-zieloną dżunglą, poprzecinany licznymi głębokimi dolinami rzek i strumieni.

Miasteczko Papeete liczy obecnie około sześciu tysięcy mieszkańców najrozmaitszych ras. Liczebnie przeważają żółci Chińczycy i Indochińczycy, którzy tutaj zajmują się wyłącznie drobnym handlem, prowadzą małe restauracje i wogóle pracują, czego o reszcie mieszkańców wyspy nie zawsze można powiedzieć. Prócz żółtych, mieszka tu administracja z gubernatorem wszystkich wysp Oceanii Francuskiej, misjonarze, trochę zamożnych osiedleńców z Europy i Ameryki, oraz półbiali mieszańcy tahityjscy.

Dzielnica chińska jest bardzo brzydka. Składa się z drewnianych domów piętrowych o dachach pokrytych blachą. Na parterze mieszczą się sklepy, gdzie można dostać wszystko co się da sprowadzić z innych części świata, a także fałszowane lub prawdziwe okazy ludowej sztuki krajowej. Dzielnica europejsko-tahityjska leży jak gdyby w przepysznym ogrodzie podzwrotnikowym pełnym barwnych kwiatów i krzewów. Małe czyste wille otoczone ogródkami, stoją przy doskonale utrzymanych drogach asfaltowych. Po ulicach ocienionych wielkimi kopulastymi drzewami „purau" przechadzają się śmiejące się pary, lub przejeżdża na rowerze dziewczyna ubrana we wzorzyste „pareu" i zgrabnie wymija uśmiechających się mężczyzn.

Widzę ciągle owe „vahiny" z wysp. Nic nie straciły na uroku od czasów Bougainville'a, kiedy stawały przed zachwyconymi żeglarzami strojne tylko w kwiaty i w spódniczki z kory drzewnej. Dziś z rozkazu administracji są ubrane na sposób europejski, ale długie puszyste włosy noszą stale rozpuszczone. Niektóre białe dziewczęta z Papeete chodzą również z rozpuszczonymi włosami, z kwiatem wpiętym za ucho, tak jak ich siostry z Mórz Południowych.

Wybrałem sobie mały hotel blisko wybrzeża, aby móc obserwować ruch białych żaglowców w porcie i spokojną jak tafla lustra wodę laguny. Naprzeciw portu znajduje się mała wysepka Motu Uta, zarośnięta palmą kokosową, gdzie niegdyś wielki wódz tahityjski Pomare II tłumaczył biblię na język swoich wyspiarzy. A na lewo w oddali widnieją ostre zarysy wulkanicznych szczytów wyspy Moorei, przy której zachodzi słońce. Zachód barwi iglice skalne na kolor pomarańczowy, laguna mieni się barwami fioletu, a dalej za rafą, niezmierna przestrzeń oceanu. Widok jest tak niesamowicie piękny, że najbardziej realnie usposobieni ludzie stają urzeczeni i sądzą, że żywcem się dostali w krainę czarownej baśni.

Powietrze jest tu niezwykłe. Nigdy czegoś podobnego nie odczuwałem. Orzeźwiający delikatny powiew przesyca aromat górskiej roślinności. We dnie temperatura przekracza 34 st. ciepła, a w nocy nie opada poniżej 18 st. C. Doprawdy idealne warunki klimatyczne. Przy tym, trzeba wziąć pod uwagę, że na Tahiti niema żółtej febry, ani wielu groźnych tropikalnych



chorób, które na innych archipelagach Pacyfiku zatruwają życie kolonistom.

Z koralowego wybrzeża obserwuję życie laguny. Natura obdarzyła Tahiti wszystkim, co miała najpiękniejszego. Kolory ryb i ich dziwne kształty, są nieprawdopodobne. Płaskie, żółto-czarno paskowane, o bardzo długiej pletwie grzbietowej, to znów niebieskie, w licznych stadach przemykają pośród krzaków korali. Gdy wracałem do domu, widziałem krajowca, jak z pochodnią w ręku zarzucał sieć w lśniącą toń laguny. Wyłowione ryby pokazywał mi potem, wymieniając nazwę każdej w dźwięcznym narzeczu krajowym. Jeden z malarzy, żyjący od roku na wyspie, sportretował już kilkadziesiąt odmian tych barwnych stworzeń. Szkoda, że nie można konserwować barw naturalnych w jakimś płynie utrwalającym. Miałbym prześliczne okazy dla muzeum.

Dr. A. Lech Godlewski.



ANTARKTYDA

Niegościnna, lodowa pustynia, o księżycowym krajobrazie martwej planety, oto — Antarktyda o obszarze około 14 milionów km kw., leżąca na biegunie południowym wraz z otaczającymi ją wyspami: Bouvet, Kerguelen, Poł. Georgia, Sandwich i innymi. Formą przypomina tarczę z dużą szczerbą na północy, od strony Nowej Zelandii, utworzoną przez szeroką i głęboko w ląd sięgającą zatokę morza Rossa, zajmującego od 70 st. do 85 st. i w dużej części pokrytego wałem lodu grubości od 10 do 60 m (Wielki wał Rossa). Kontynent antarktyczny dzieli się na część wschodnią i zachodnią.

Antarktyda wschodnia (znacznie większa) rozciąga się na wschód od morza Rossa i zaczyna się wyspą Rossa, na której odkryto dwa wielkie wulkany: Erebus (4.053 m) i Terror (2.276 m), pierwszy z nich czynny ,drugi wygasły. Wzdłuż morza Rossa na Ziemi królowej Wiktorii, ciągnie się łańcuch górski o znacznej wysokości (szczyty: Markham i Kickpatrick 4.500 m). Poza tym łańcuchem górskim, dalej na południowy wschód rozciąga się na wysokości około 2.000 m, szeroka wyżyna, na której leży biegun południowy (na wysokości 3.070 m). Tu właśnie tworzą się przeogromne lodowce, które wolno posuwają się ku morzu.

Antarktyda zachodnia, na zachód od zatoki Rossa, jest również wysokim płaskowyżem o wielkiej ilości wulkanów. Najlepiej znane okolice tej części Antarktydy to: Ziemia Edwarda VII, Ziemia Charcota, Ziemia Aleksandra I, Ziemia Grahama i Ziemia króla Oskara.

Oba wielkie masywy lądowe, składające się na kontynent Antarktydy, różnią się znacznie między sobą. I tak Antarktyda wschodnia jest starym krajem skibowym, który obok warstw piaskowca z pokładami węgla i innych minerałów, jest zbudowana głównie z gnejsów i granitów. Antarktyda zachodnia natomiast, a szczególnie Ziemia Grahama, jest to dziki, pofałdowany i młody łańcuch górski z licznymi fiordami i przybrzeżnymi wyspami, budową i formą zbliżony do Kordylierów.

Kontynent antarktyczny jest znacznie zimniejszy niż ziemie arktyczne. Jest to w ogóle kontynent najzimniejszy na kuli ziemskiej. Temperatura opada tu nawet do 60 st. poniżej zera i nigdy nie podnosi się do 0 st. (średnia zaś roczna wynosi od —8 st. do —12 st.). Srogość tego klimatu potęgują jeszcze burze polarne szalejące w pewnych okolicach, całymi tygodniami, a nawet miesiącami.

Flora tych obszarów antarktycznych, siłą rzeczy, jest aż nazbyt skromna. Mech, kilka gatunków porostów i jakiś kwiateczek — oto wszystko.

Świat zwierzęcy skoncentrowany głównie na wybrzeżach, dość liczny, obejmuje wyłącznie gatunki zwierząt polarnych (foki, pingwiny). Tutaj ma także swoje królestwo — wieloryb (koło wyspy Georgii i na morzu Rossa połowy wielorybów uchodzą za najobfitsze i niezawodne. Dają rocznie około 1 milion beczek tranu).

Pierwsze konkretne wiadomości o Antarktydzie pochodzą z pierwszej połowy ubiegłego



stulecia, kiedy to liczne ekspedycje łowieckie w pogoni za wielorybami i fokami poczęły zapuszczać się aż pod brzegi kontynentu antarktycznego, czyniąc w ten sposób, niejedno przypadkowe odkrycie.

O roku 1820 do 1850 następowało jedno odkrycie po drugim, a każde przyczyniało się do utwierdzenia hipotezy o istnieniu kontynentu antarktycznego i do określenia jego form geograficznych. W tym to czasie odkryto poszczególne części Antarktydy zachodniej. W roku 1823 Weddel dociera aż do 74 st. szer. płd., a James Ross w roku 1841 osiągnął 78 st. 96' i odkrył Ziemie królowej Wiktorii, morze Rossa oraz wulkany Erebus i Terror.

Na dalsze pół wieku nastąpiła jednak przerwa w odkryciach, gdyż brakło nowych pobudek



gospodarczych do dalszych wyczynów i wypraw polarnych.

Rozpoczęły się one znowu, dopiero na początku obecnego stulecia i miały charakter wyłącznie badawczo - naukowy. W tych nowych wyprawach brali udział uczeni różnych narodów, a między innymi także dwaj wybitni uczeni polscy: Henryk Arctowski i Antoni Dobrowolski (jako członkowie wielkiej wyprawy zorganizowanej przez rząd belgijski).

W roku 1909 Shackleton dotarł aż do 88 st. 23' szerok. płd., a już w dwa lata później Norweg Roald Amundsen pierwszy dotarł do samego bieguna i w dniu 14 grudnia 1911 r., postawił na nim stopę.

W miesiąc później, stanął również na biegunie Anglik kapitan Scott (18 stycznia 1912 r.), który jednak z wyprawy tej nie wrócił. Zmarł w drodze powrotnej z wycieńczenia, na skutek nadludzkich wprost trudów i wysiłków jakie musiał pokonywać na swojej drodze do bieguna. Zdobycie bieguna, było punktem kulminacyjnym, od którego osłabły zainteresowania eksploatorsko-sportowe, a wzmogły się poważne badania naukowe, których jak widzimy, nawet działania wojenne nie zdołały wyeliminować.

inż. St. Sąsiadek

Jako dalszy artykuł z cyklu „Wiadomości ogólne" redakcja streszcza rozdział „Mapy" z Opisowego Kursu Locji kpt. Żegl. Wielkiej Gustawa Kańskiego.

MAPY

Mapy, używane w żegludze, przedstawiają rzut kuli ziemskiej na płaszczyźnie. Na mapach rysuje się: kontury lądu, nadmorską część lądu, której szerokość zależy od tego, jak daleko odległe są od brzegu obiekty wyróżniające się, widoczne z morza i mogące służyć jako znaki rozpoznawcze przy określaniu pozycji statku; dalej: wyspy, głębokości, profil dna morskiego, rodzaj dna, podwodne i nadwodne niebezpieczeństwa wraz z ich ogrodzeniem, miejsca postojów kotwicznych, nurty, kierunek prądów itp.

Używane przez marynarzy mapy dzielą się na cztery rodzaje:

a) Mapy informacyjne, które, jak sama nazwa wskazuje, służą do celów nawigacji tylko pośrednio, gdyż nie mogą być użyte do prowadzenia statku, do wykreślania na nich kursów i do określania pozycji. Jedne z nich, t. zw. mapy indeksowe, służą tylko do wyboru potrzebnych do danej podróży map; inne, jak mapy pilotowe, dają pewne informacje przy żegludze w tym lub innym obszarze wodnym.

Do map informacyjnych, oprócz map indeksowych i pilotowych. należą: mapy wiatrów i prądów, mapy głębokości, mapy deklinacji, inklinacji itp.

b) Mapy generalne. Są to mapy przedstawiające na jednym arkuszu całe wielkie obszary wodne — całe oceany, całe morza lub ich części — i wykonane w małej skali. Wobec tego dają one stosunkowo mało szczegółów i prowadzić po nich można statek tylko wówczas, gdy jest napewno wiadome, że na drodze jego nie ma niebezpieczeństw, a więc na środku oceanu, na morzu, gdy się jest daleko od brzegów itp. Mapami generalnymi posługują się również wtedy, gdy chodzi o wytknięcie zgrubsza drogi na całą przyszłą podróż.

c) Mapy szczegółowe, które obejmują stosunkowo niewielki obszar, lecz są wykonane w dużej skali, a więc zawierają bardzo wielką ilość szczegółów. Na mapach tych wykreśla się kursy statku, na nich też określa się jego pozycję; wogóle zapomocą map szczegółowych odbywa się prowadzenie statku na morzu.

d) Plany, są to mapy bardzo małych stosunkowo obszarów, wykonane w bardzo wielkiej skali i zawierające możliwie wszystkie znane szczegóły dotyczące danego obszaru. W postaci planów wykonywuje się tylko mapy portów, kanałów, ujść rzek, niektórych zatok itp.

Dla wskazania charakteru brzegów, niebezpieczeństw, znaków ostrzegawczych i innych szczegółów ustalone są pewne skróty i znaki, różniące się jednak od siebie, gdyż każdy kraj, który wydaje własne mapy, trzyma się własnego systemu.

Zasady czytania map morskich są jednakowe, niezależnie od tego w jakim kraju je wydano. To samo dotyczy Locji, Spisów Latarń i innych podobnych dzieł.

W nagłówku mapy wskazuje się obszar, który dana mapa przedstawia, jak również rok ułożenia mapy i jej wydania, źródła, na podstawie których mapa została ułożona, czasami skróty i inne dane.

Każde odchylenie od ogólnych zasad jest zawsze wskazane w uwagach, umieszczonych tak pod nagłówkiem, jak i w innych miejscach mapy. Bywają w tych uwagach wskazówki nader ważne, a więc należy przyjąć za zasadę, że przed korzystaniem z mapy trzeba przeczytać wszystkie znajdujące się na niej uwagi.

Skalę dla każdej mapy wybiera się odpowiednio do jej rodzaju. Jak powiedziano już poprzednio, mapy generalne rysuje się w takiej skali, aby cały wielki obszar wodny (ocean, morze) zmieścił się możliwie na jednym arkuszu; mapy szczegółowe rysuje się w takiej skali, by na mapie zmieściła się pewna część drogi statku; plany rozmaitych portów, red, wejść itp. rysuje się w skali jak największej.

U dołu mapy, pod ramką, wskazuje się zawsze daty małej lub dużej korektury, również wskazuje się zawsze datę nowego wydania mapy.

Punkt, odpowiadający geograficznej pozycji obiektu: latarni, znaku, boi, tyki, drzewa, oznaczonych na mapie, rysuje się zawsze w środku podstawy odpowiedniego znaku na mapie.

Obok każdej latarni, oznaczonej na mapie, umieszczony jest w skrótach napis, objaśniający jakim one świeci światłem, wzniesienie jej światła, jego widzialność w milach morskich, rodzaj dawanych przez latarnię sygnałów i inne o niej szczegóły.

Kąty oświetlenia wykreśla się na mapie i umieszcza w nich odpowiedni napis; wskazuje on barwę i rodzaj światła.

Jeśli latarnia świeci jednakowo wokół całego horyzontu, to wówczas kątów nie wykreśla się, a napis umieszcza się obok samej latarni. Jeśli latarnia jest niewidzialna z jakiej bądź strony horyzontu, to o tym jest na mapie obok latarni umieszczona wzmianka.

Stopień zaufania do mapy zależy od prawidłowości pomiarów topograficznych i od dokładnego zmierzenia głębokości.

Ważną pod tym względem wskazówką jest data dokonania pomiarów, uwidoczniona zawsze pod nagłówkiem mapy, gdyż z czasem mogą się zmienić tak głębokości, jak i kontury lądu! niezależnie nawet od tych zmian należy liczyć się z faktem, że dawne pomiary nie były tak dokładne jak nowoczesne, gdyż przedtem i sztuka dokonywania pomiarów nie była tak udoskonalona jak obecnie i przyrządy topograficzne oraz geodezyjne były znacznie gorsze od dzisiejszych.

Im częściej w jakiej bądź miejscowości dokonywano pomiarów głębokości, tym więcej jest szans, że tam nie napotka się nieznanej jeszcze mielizny. Jednak stosunkowo często pomiary nawet dokładnie dokonane nie gwarantują, że w danej miejscowości nie ma nieznanego jeszcze niebezpieczeństwa, chyba, że cała przestrzeń była trawlowana.

Mapa nie może dać zupełnie dokładnego pojęcia o reliefie dna morskiego, dlatego też należy zawsze zachowywać ostrożność. Im częściej wystawione są na mapie cyfry, oznaczające głębokości, tym mapa jest pewniejsza. Należy wnioskować, że tam, gdzie głębokości są oznaczone w dużych odstępach, sądowanie było bardzo pobieżne, a więc trzeba być bardzo ostrożnym. Rodzaj gruntu dna morskiego posiada przy tym wielkie znaczenie. Jeśli dno jest piaszczyste, lub muliste, a głębokości są równomierne, choć z rzadka, oznaczone, można sądzić, że i w przerwach głębokości odpowiadają zmierzonym. Jeśli zaś dno jest kamieniste, albo jeśli w pobliżu znajdują się rafy lub osobno leżące kamienie, to ostrożność jest niezbędna, gdyż w takich miejscowościach, nawet przy bardzo dokładnym sądowaniu, może pozostać nieodnalezione miejsce niebezpieczne. Dlatego należy trzymać się z dala od każdego kamienistego wybrzeża lub ławicy, a okolice ich uważać za niebezpieczne, chyba, że są zupełnie pewne wskazówki w Locji lub na mapie, że tak nie jest.

Nieoznaczone głębokości na mapie, przedstawiającej jakiekolwiek przejście lub nurt, należy uważać za dowód, że sądowanie tam nie odbyło się, a więc, że miejsce to jest dla statków niedostępne. Nie można się tam zapuszczać bez poprzedniego sądowania z szalup.

O ile na mapie są wykreślone polecane kursy, można liczyć, że statki często tam już bywały i że miejsca te są stosunkowo pewniejsze, niż wokoło leżące przestrzenie.

Jeśli na mapie nie są wykreślone izobaty (linie jednakowej głębokości), lub pomiędzy izobatami są duże odstępy, jest to dowodem, że sądowanie odbywało się niedostatecznie dokładnie, lub dno jest tak nierówne, że izobat nie można ustalić z pewnością.

Im większa jest skala, tym mapa powinna być dokładniejsza. Wszystkie poprawki, nowe sądowania, nowe pomiary, umieszcza się zwykle najpierw na mapach o dużej podziałce.

Wykreślenie na mapie izobat nie jest jeszcze dowodem, że pomiędzy niemi nie istnieją miejsca więcej płytkie.

Do osobno leżących mielizn zbliżać się nie należy, szczególnie, gdy nie można swej pozycji określić bardzo dokładnie zapomocą pelengów; do mielizn, których dokładność określenia na mapie jest podejrzana np. do leżących z dala od brzegu, należy zbliżać się bardzo ostrożnie. Głębiny rozpoznawcze pomagają w wielu wypadkach w określaniu pozycji statku, lecz korzystając z nich, należy brać pod uwagę rodzaj gruntu dna; tak głębiny rozpoznawcze na morzu Północnym pomagają żeglarzowi, a we fiordach lub okolicach fiordów korzystać już z nich nie należy.

W miejscowościach, gdzie istnieją silne prądy, należy być bardzo ostrożnym przy posługiwaniu się mapą, albowiem w takich miejscowościach nurt może się zmieniać bardzo często.

Mapy ujść rzek, szczególnie tam, gdzie istnieją prądy przypływowo-odpływowe, zawsze są niedokładne, nawet wówczas, gdy pomiary zostały dokonane stosunkowo niedawno.

Zawsze należy korzystać z map o dużej skali, gdyż wszystkie poprawki uskutecznia się najpierw na takich mapach i bywa, że poprawek nie zdążono jeszcze dokonać na mapach generalnych; prócz tego każda nieznaczna pomyłka przy określaniu pozycji nie będzie miała znaczenia na mapie o dużej skali, podczas gdy przy małej skali omyłka taka może znacznie zmienić na mapie pozycję punktu.

Wielkość deklinacji jest oznaczona na nowych mapach w tym miejscu, które odpowiada faktycznie wskazanej deklinacji; na starych mapach deklinacja bywała podawana tylko pod nagłówkiem.

Roczna zmiana deklinacji wskazana jest na mapie jednocześnie z podaniem wielkości deklinacji, więc przy odpowiedniej róży wiatrów znajduje się napis.

Miejscowości, w których zauważono anomalie kompasowe, są zawsze wskazane na mapach.

Pomiary magnetyczne kosztują bardzo drogo, odpowiednie ekspedycje wysyła się rzadko, a więc wskazana na mapie wielkość deklinacji wyrażona jest cyfrą, otrzymaną przez skorygowanie dawniej określonej deklinacji, jej roczną poprawkę, wyliczoną za okres czasem dziesiątków lat. Roczna zmiana deklinacji również nie może być dokładnie wyliczona, gdyż zmienia się ona znacznie, czyli wskazana na mapie wielkość deklinacji jest prawidłowa tylko w przybliżeniu.

Mapy deklinacji, wydawane przez niektóre kraje, układane są na podstawie długoletnich obserwacji, a więc w zupełności zasługują na zaufanie.

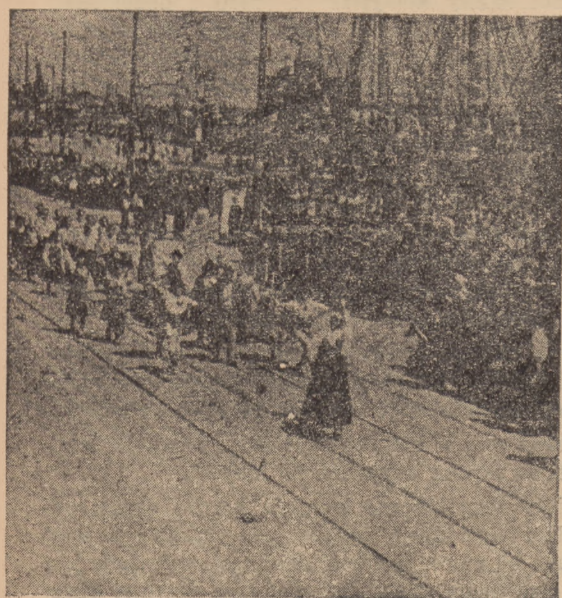
Strzałki, wskazujące na mapie kierunek prądów, oznaczają tylko średni lub zwykły ich kierunek, lub też kierunek strumienia, przypływowo-odpływowego. Kierunek i szybkość napotkanego w rzeczywistości prądu mogą się znacznie różnić od wskazanych na mapie. Szybkość prądu wogóle trudno ustalić, a więc zawsze jest rzeczą możliwą, że cyfra, podana na mapie, została oparta na nieznanej tylko ilości obserwacji.

Kilka fragmentów zdjęć z konkursu strojów regionalnych, zorganizowanego przez Redakcję „Morza", podczas „Święta Morza" w Szczecinie.

Wyróżnione przez jury grupy defilują przed trybunami.



















WYNIKI KONKURSU STROJÓW REGIONALNYCH

Podczas uroczystości „Święta Morza" w Szczecinie w dn. 26.VI odbył się konkurs grup regionalnych, urządzony przez redakcję mies. „Morze".

W wyniku konkursu przyznano 8 nagród następującym grupom:

I-szą nagrodę mies. „Morze" w wysokości 30.000 zł. otrzymał zespół regionalny mieszany (kobiety i mężczyźni) z Istebnej z okolicą, pow. cieszyńskiego. Strój ich jest dziś jeszcze używany nawet na codzień, we wszystkich szczegółach zachowujący dawne tradycje, oraz robiony na własnych warsztatach. Ponadto grupa posiadała własną regionalną orkiestrę.

Trzy drugie nagrody mies. „Morze" w wysokości po 15.000 zł. przyznane zostały następującym grupom:

a) grupom Wielkopolskim,
b) grupie z okolic Chorzowa,
c) grupie krakowskiej.

Związek Samopomocy Chłopskiej przyznał 2 równorzędne nagrody w wysokości po 15.000 zł., z których jedną otrzymała grupa regionalna z Będzina, a drugą grupa góralska z Nowego Sącza.

Kwota przyznana przez Min. Kultury i Sztuki w wysokości 20.000 zł podzielona została na dwie równoległe nagrody:

a) dla grupy z kieleccczyzny — Masłów i Iłża,
b) dla grupy z Opola Śląskiego.

Skład jury stanowili:

Przedstawiciel Min. Kultury i Sztuki Naczelnik Zofia Czasznicka.

Przedstawiciel Min. Komunikacji dr. Mieczysław Orłowicz.

Przedstawiciel Zw. Samopomocy Chł. Inspektor Edward Dziemieszkiewicz.

Naczelny redaktor mies. „Morze" prof. Z. S. Zakrzewski.

Sekretarz jury red. Danuta Hulimkowa.

Pełnomocnik Zarz. Gł. Ligi Morskiej Naczelnik Edward Schubert.

Warszawa, dn. 27 lipca 1947 r.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
Ministerstwo Kultury i Sztuki
L. dz. 2832/P
Departament Plastyki

Do
Ligi Morskiej
Warszawa, Widok 10

Ministerstwo Kultury i Sztuki wyraża uznanie dla Ligi Morskiej za nicjatywę zorganizowania konkursu grup regionalnych w strojach ludowych w czasie „Święta Morza" w Szczecinie.

Dyrektor Departamentu Plastyki
w/z **(S. Sheybal)**

Święto Marynarki Radzieckiej

Odpowiednikiem naszego „Święta Morza" jest święto floty i marynarki radzieckiej, obchodzone w dniu 27 lipca. Marynarka radziecka, również jak nasza flota, miała podczas ostatniej wojny nielada zadanie do spełnienia.

Pisze o tym zajmująco admirał floty radzieckiej I. S. Isakow w obszernej pracy, drukowanej w kwartalniku „Przegląd Morski" Nr 1 - 2 r. 1947., zatytułowanej „Marynarka Wojenna Z. S. R. R. w wojnie ojczyźnianej", malując trudną sytuację floty radzieckiej w okresie ostatniej wojny. Niewątpliwie obrona Leningradu wątłymi siłami morskimi i walka na akwenie Kronsztadzkim — to wspaniała karta historii marynarki, którą zainteresować musi się każdy marynista polski.

Ślady wojny zaciera nieustanna praca ludów radzieckich, które, tak jak i my, przystąpiły do dzieła odbudowy ojczyzny z popiołów i zgliszcz, mając do zanotowania sukcesy trwałe. Bo oto po pięcioletniej przerwie otwarto w Leningradzie Centralne Muzeum Marynarki Wojennej, zakończono odbudowę gmachu Admiralicji, mocno uszkodzonego podczas działań wojennych i dokonano wiele innych prac.

Flota wojenna ZSRR na wodach europejskich, podzielona na floty: Białego Morza, Bałtyku i Czarnomorską, obejmuje obecnie 3 okręty liniowe: „Archangielsk", „Gangut" i „Sewastopol", 6 krążowników: „Woroszyłow", „Kirow", „Maksym Gorkij", „Krasnyj Kawkaz", „Krasnyj Krym" i „Murmański" ,około 50 niszczycieli oraz blisko 100 okrętów podwodnych. (Cytujemy według „Przeglądu Morskiego" Nr 2).

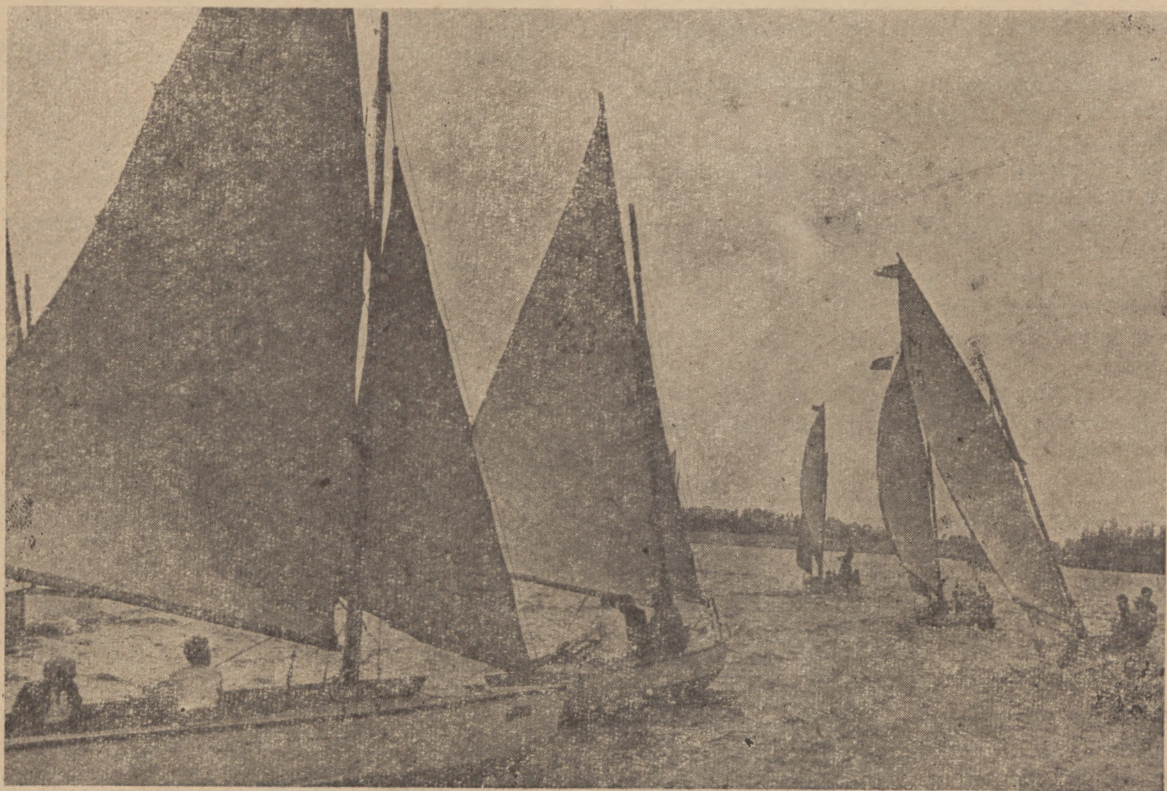
Flota radziecka powojenna ma inną strukturę, niż floty innych mocarstw morskich. Charakteryzuje ją (jak widzimy z powyższego zestawienia) przewaga okrętów lekkich i podwodnych.

Troska o silną flotę, o wykwalifikowanego marynarza nieustannie zaprząta umysły tych, którym powierzono opiekę nad flotą i marynarzem w Związku Radzieckim. Dał temu wyraz Generalissimus Stalin w rozkazie do Marynarki Wojennej, mówiąc między innymi:

„Naród radziecki chce widzieć swą marynarkę jeszcze silniejszą i potężniejszą. Naród nasz tworzy dla floty nowe bazy i nowe okręty bojowe. Zadanie floty — to podniesienie gotowości bojowej, wychowanie kadr marynarzy i podniesienie kultury morskiej, dyscypliny i organizacji zespołów".

Dziś marynarka radziecka pracuje nad usprawnieniem rzek i kanałów, nie tylko w swej ojczyźnie, ale i na wodach obcych. Wyławia miny, oczyszcza dno rzek, podejmuje wraki z dna na Dunaju, na Odrze, na Bałtyku. Współpraca marynarki wojennej radzieckiej z marynarką polską ma już swą historię i przyczyniła się do zbratania i zbliżenia między obu krajami.

W dniu święta marynarki wojennej radzieckiej życzyliśmy jej dalszego wspaniałego rozwoju, jako strażniczce wolności wód i bojowniczce w zwycięskiej walce z hitleryzmem i faszyzmem.

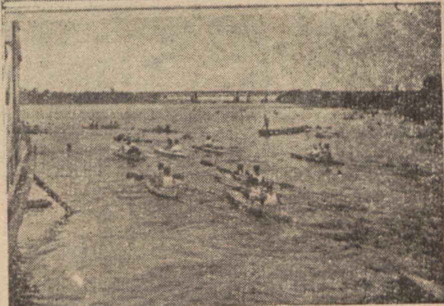


Żeglarstwo przestało być „sportem królów". Młodzież całego świata opanowała sztukę żeglowania i oddaje się jej z zapałem, godnym tego pięknego sportu. Na zdjęciu widzimy jachtsmanów moskiewskich, którzy w dniu 27 lipca, w dniu święta floty radzieckiej, stanęli do regat, na jolach wędrownych.

KAJAK W SŁUŻBIE MORZA









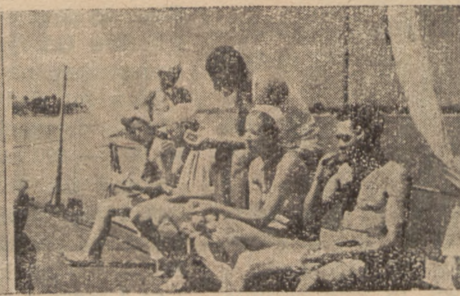
Na tegorocznym obchodzie „Święta Morza" w całej Polsce królował k a j a k, jako narzędzie do zaprawy wodnej. Spływ kajaków dotarł nawet do Szczecina, jak to dowodzą ilustracje nasze. Nie wszystkich stać jeszcze na jachty. Poczekajmy. I one będą już wkrótce do dyspozycji tych kół, kadr, załóg i hufców, które garną się pod bandery Ligi Morskiej, aby stanąć w służbie morza. Kajak jest doskonałym sprzętem do zaprawy wodnej i w szkoleniu „wodniaka" zajmuje poczesne miejsce. Nie gardźmy więc nim.

Pocieszmy kajakowiczów. Są już i jolki i jachty do szkolenia. Na jeziorach Mazurskich, w Łuczanach (Giżycku) stoi cała flotylla ligowa do dyspozycji kół szkolnych. Na jeziorze Gople króluje żaglówka niepodzielnie wraz z szalupami, pontonami i dingami, służąc akcji szkoleniowej i radości „wczasowiczów", którzy w tym roku po raz pierwszy zetknęli się z wodą na serio. W Postominie (Ustce) zakotwiczył się kecz „Generał Zaruski", który wraz z szalupami morskimi nie przestaje szkolić młodego narybku marynarzy, rybaków i żeglarzy.

Wkrótce oddamy kajaki młodszym. A sami „zaokrętujemy się", jak przystało na „wilków morskich", na statki morskie, których przybywa nam z każdym rokiem ku radości wszystkich wodniaków, marzących o rejsach na wielkim morzu.

Ale dziś jeszcze nie gardźmy kajakiem. Niech służy dalej zaprawie wodnej, niech daje okazję do praktyki wodnej, bez której nie można marzyć o pływaniu na bezkresach wód.

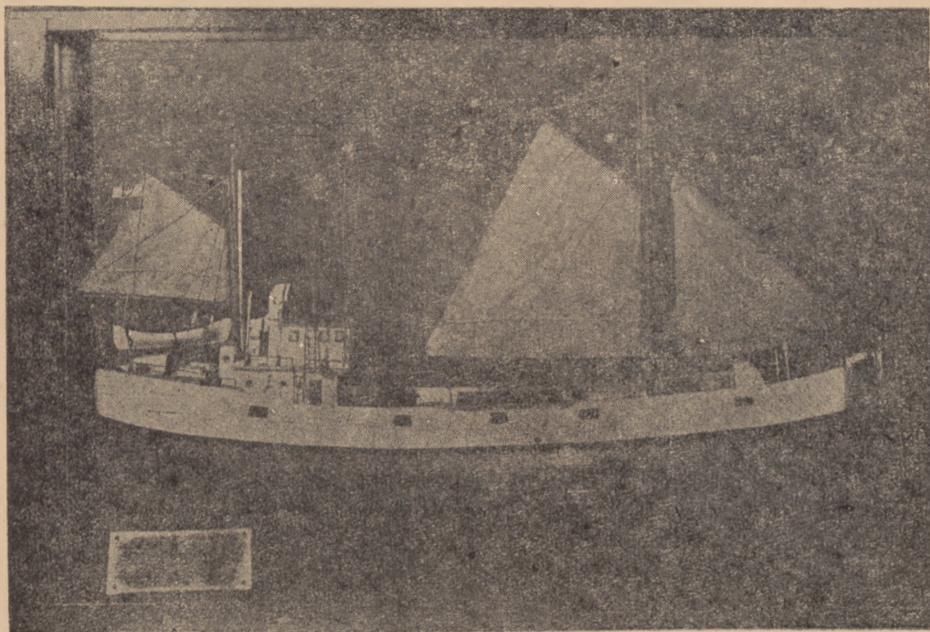






NAGRODA LIGI MORSKIEJ
NA MISTRZOSTWA WOJSKA POLSKIEGO

Na wniosek Ministerstwa Obrony Narodowej Zarząd Główny Ligi Morskiej ufundował Nagrodę Przechodnią dla najlepszego zespołu pływackiego, biorącego udział w zawodach o Mistrzostwa Wojska Polskiego. Nagrodę stanowi m o d e l statku, zwanego l u g e r, którego podobiznę przedstawia niniejsza fotografia. Podajemy opis lugra dla zaznajomienia młodych czytelników ze statkiem tego typu, spełniającego tak doniosłą rolę w rybołówstwie dalekomorskim.



Warunki konkursu opracowane zostały przez M. O. N. i przyjęte przez Ligę Morską, jako ofiarodawcę nagrody, której wręczenie przedstawicielowi M. O. N. nastąpiło w tych dniach. O wynikach Mistrzostw będą czytelnicy zawiadomieni w numerze następnym.

OPIS LUGRA MOTOROWEGO

Luger, zwany także dryfterem, jest statkiem używanym wyłącznie w rybołówstwie śledziowym. Bywa on przeważnie mniejszy i słabszy od traulera. Poławia on ryby sieciami, stojącymi pionowo w morzu — pławnicami (sieciami dryfującymi) w przeciwieństwie do traulera, który ciągnie za sobą prawie ponad dnem sieć-worek, zwany włokiem (traulem).

Kadłub lugra jest przeważnie konstrukcji metalowej i posiada grodzie wodoszczelne. W części dziobowej znajdują się pomieszczenia załogi ,dalej idzie ładownia, przystosowana do magazynowania beczek z solonymi śledziami, następnie są składy beczek, soli, sieci, zbiorniki z paliwem i wodą do picia.

W części rufowej lugra, oprócz sterówki i kabiny nawigacyjnej z radiem, znajduje się maszynownia, kuchnia, messa, spiżarnia, kabina szypra i pomieszczenia reszty załogi.

Silnik spalinowy o mocy 300—500 KM zapewnia statkowi niezależność od pogody i szybkość ok. 10 węzłów.

Ożaglowanie na lugrze spełnia rolę pomocniczą podczas połowów przy złej pogodzie oraz ułatwia statkowi pozostawanie w znosie (dryfie).

Oświetlenie lugra jest całkowicie elektryczne, przy czym dysponuje on 1—3 reflektorami, używanymi przy nocnych połowach.

Załoga lugra składa się zazwyczaj z 14 do 20 ludzi. Mianowicie — szypra, sternika, motorzysty, kucharza, 7—9 marynarzy oraz kilku chłopców (jungów).

Jeżeli chodzi o sposoby połowu, to wykorzystuje się tu zwyczaj ławic śledziowych trzymania się zwłaszcza nocą pod powierzchnią morza. Lugry, znajdujące się na obszarach obfitujących w śledziowe ławice, zastawiają zazwyczaj z wieczora całe kilometry pławnic.

Pławnica składająca się z szeregu pojedyńczych sieci, 30 m. długości i 15 m szerokości każda, stanowi ażurowe zasłony — utrzymujące się prostopadle do powierzchni wody na froncie nieraz na 4 km długim. Od góry podtrzymują ją umocowane na linkach pławy (boje), od dołu obciągają sieć ołowiane ciężarki.

Luger postawiwszy sieci, co wymaga dobrej godziny nadzwyczaj uciążliwej pracy, wykręca pod wiatr i uczepiony długą liną do końca sieci, pozwala się wraz z nią unosić wodzie. Tysiące przepływających śledzi wpadają w sieci i nie mogąc przedostać się przez maleńkie jej oczka, pozostają tak, zaczepione skrzelami.

Pięć godzin uciążliwego mozołu całej załogi potrzeba, by po północy całą sieć wyciągnąć na pokład, śledzie wytrząsnąć i schować je w magazynie. Sieci wyciąga się przy pomocy wind sieciowych i kozłów (których jest cztery na pokładzie, a nie są umieszczone na modelu).

Złowione śledzie załoga natychmiast paproszy, soli i ładuje do specjalnych beczek, z których każda mieści 700 — 800 sztuk.

Lugry tak długo pozostają na morzu, co wieczór zastawiając sieci, aż uda im się zapełnić śledziami wszystkie posiadane na pokładzie beczki, w ilości 600 — 700 sztuk. Trwa to zależnie od okoliczności, 3 do 5 tygodni, tak, że w jednym sezonie luger może wykonać 6—7 rejsów.

Jan Gajewski



Z ŻYCIA ORGANIZACJI

OŚRODKI LIGI MORSKIEJ TĘTNIĄ ŻYCIEM

Począwszy od 1 czerwca 1947 r. czynne są ośrodki Zarządu Głównego L. M. w Ustce nad morzem, w Kruszwicy nad Gopłem i w Giżycku na jeziorach Mazurskich.

Co 14 dni przyjeżdża do ośrodków nowa grupa młodzieży robotniczej, aby tu spędzić urlop. Każdy turnus może pomieścić 800 uczestników. Przeszło 3000 młodzieży spędziło już wczasy w tych ośrodkach. Inny jest ten wypoczynek, niż to sobie zazwyczaj wyobrażamy. W ośrodkach L. M. wypoczynek — to nowe przeżycia z nad jezior i morza — to pływanie, wioślarstwo, wyprawy pod żaglami pięknej flotylli, wycieczki. To nowy ruch — jakże inny od codziennego — nowe bogactwo wrażeń na najbliższy rok pracy.

W każdym ośrodku jest liczna flotylla jednostek wioślarskich, żeglarskich i motorowych, oraz fachowy personel; wszystko to służy uczestnikom i jest wielką dla nich atrakcją.

Jakże chętnie i szybko przyswajają sobie umiejętność wodniaków młodzi hutnicy, górnicy, włókniarze i inni. Przyzwyczajone do wysiłku ich ręce sprawnie opanowują wiosło i ster, stawiają i opuszczają żagle, wykonywują sploty i węzły.

Dla młodych ludzi odpoczynkiem i odprężeniem po pracy zawodowej jest ruch na świeżym powietrzu, pozbawionym kurzu i pyłu.

Wre życie. W ośrodku nie powinno być niezadowolonych. Musi być uśmiech i radość życia na opalonej twarzy. Wieczorem przy ognisku „cała Polska śpiewa" od Dolnego Śląska po Bałtyk.

Obecnie rozpoczął się już 5 z kolei tegoroczny turnus. Codziennie na jeziorach i morzu setki uczestników pływa, wiosłuje, żegluje. Łodzie, szalupy, bajboty, jole, jachty, motorówki oraz największy jacht Ligi Morskiej ‚Gen. Zaruski" — cała flotylla złożona z 48 jednostek — jest w pełni i z pożytkiem wykorzystana.

Akcja dla młodzieży robotniczej odbywa się w porozumieniu z Funduszem Wczasów Pracowniczych i Związkami Zawodowymi. Liga Morska daje urządzone ośrodki, flotyllę, fachowy personel i możność zaprawy wodnej wszystkim uczestnikom.

Wł. K.

KURS ŻEGLARSKI W ROŻNOWIE

Okręg krakowski Ligi Morskiej wraz z klubem żeglarskim L. M. „Szkwał" zorganizował wzorem lat ubiegłych trzeci już z kolei kurs żeglarski w ośrodku L. M. w Rożnowie nad zaporą Dunajca.

Na zakończenie pierwszego turnusu w ostatnich dniach lipca b. r. odbył się egzamin teorii i praktyki żeglarskiej dla 56 kandydatów przed komisją P. Z. Ż. Wynik egzaminu był b. pomyślny, gdyż stopnie żeglarskie otrzymało 53 osoby. Przybyło nowych kilku sterników i kilkudziesięciu żeglarzy. 1 sierpnia b. r. rozpoczął się nowy turnus. W ośrodku znajduje się flotylla dobrze wyposażonych i ożaglowanych ośmiu jolek.

———:———

Okręg Śląsko - Dąbrowski L. M. zorganizował w lipcu b. r. kursy pływacki i wioślarski dla młodzieży w ośrodkach: Raciborzu i Opolu. Kurs zakończył się dłuższą wyprawą z biegiem Odry, oraz egzaminem, odbytym w Opolu dnia 27 lipca b. r. przed komisją, złożoną z fachowych sił instruktorskich, przedstawicieli władz szkolnych i społeczeństwa.

———:———

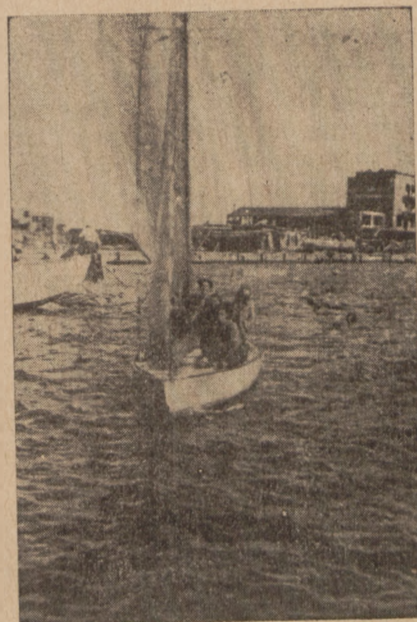
Okręg Warszawski Ligi Morskiej zorganizował ośrodek wypoczynkowo-zapoznawczy w Wielkiej Wsi Hallerowie dla młodzieży szkolnych kół L. M. Uczestnicy odbyli szereg wycieczek — zwiedzili urządzenia portowe Gdyni, Władysławowa i Ustki.

Kilku uczestników ośrodka wyratowało z narażeniem własnego życia po 40-minutowej walce ze sztormową falą jednego z dwóch tonących wczasowiczów domu Z. Ż. K. w Hallerowie.

Zebrana na plaży publiczność, która z zapartym tchem śledziła przebieg akcji, zgotowała dzielnym chłopcom gorącą owację, a kapitan portu Władysławowo wyraził im swoje uznanie.

Z DZIAŁALNOŚCI WYDZIAŁU WYCHOWANIA MORSKIEGO OKRĘGU RADOMSKIEGO LIGI MORSKIEJ

W ramach Wydziału Wychowania Morskiego został zawiązany Hufiec Morski, którego celem jest wy-



chowanie młodzieży w duchu morskim, prócz tego stanowi on reprezentacje Ligi Morskiej na zewnątrz. Hufiec Morski organizowali Mgr. T. Błahuciak i Ob. J. Matulewicz, którzy wkładając dużo wysiłku i energii zorganizowali go ostatecznie. Zawdzięczając tylko inicjatywie i wielkiej pracy Ob. Matulewicza Hufiec został umundurowany i wziął udział w defiladzie dnia 28 i 29.VI.47 r., przyczyniając się do uświetnienia ogólnej imprezy „Święta Morza“. Obecnie Hufiec składa się z 200 członków rekrutujących się z uczniów szkół średnich i młodzieży pozaszkolnej pracującej. Całość jest podzielona na oddziały po 30 ludzi, które z kolei są podzielone na załogi po 10 ludzi.

Oddziałowi i załogowi podlegają bezpośrednio Komendzie Hufca, w której skład wchodzą: Komendant Hufca ob. mgr. T. Błahuciak, Sekretarz Komendy Hufca ob. J. Matulewicz, Instruktorzy ob. ob.: Wiech, Z. Żelichowski i por. Korwin-Kijuc. Przy Komendzie Hufca istnieje kancelaria Hufca, na czele której stoi kierownik ob. J. Warchoł, kancelaria podlega bezpośrednio Sekretarzowi Komendy Hufca.

Młodzież Hufca Morskiego Okręgu Radomskiego Ligi Morskiej czeka tylko z utęsknieniem na obóz żeglarski w okresie wakacyjnym by wiadomości nabyte na teoretycznym kursie żeglarskim, rozszerzyć i pogłębić przez bezpośrednie zetknięcie się z groźnym, ale jednocześnie i silnie pociągającym żywiołem jakim jest m o r z e.

WYSTAWA MORSKA KOŁA SZKOLNEGO LIGI MORSKIEJ PRZY SZKOLE ĆWICZEŃ PRZY WSP.

W dniu 6 czerwca br. o godzinie 11-tej w pachnącej czystością sali przy Szkole Ćwiczeń Wyższej Szkoły Pedagogicznej, staraniem Zarządu Koła Ligi Morskiej, klasy 7-mej, odbyła się piękna uroczystość otwarcia pierwszej na terenie Krakowa szkolnej wystawy morskiej.

W wypełnionej sali młodzieżą Szkoły Ćwiczeń oraz słuchaczami Wyższej Szkoły Pedagogicznej, w obecności Prezesa Zarządu Okręgu Ligi Morskiej Ob. Dr. Leona Michalskiego, prof. Dr. Szumana oraz Opiekuna Koła Szkolnego Kierownika Hajnosa Rudolfa zagaił uroczystość kolega Wiceprezes Koła Ligi Morskiej Janusz Madej, oddając z kolei głos Januszowi Riegerowi Kierownikowi Sekcji Propagandowej, który w krótkich słowach nakreślił cel i znaczenie wystawy morskiej. Następnie Prezes Koła Szkolnego Kolega Siekierski K. wygłosił odczyt p. t. „Jak budowaliśmy marynarkę wojenną“. W zwięzłym referacie prelegent przedstawił dzieje naszej marynarki, kończąc swoje wywody apelem do kolegów, by w pracy dla Morza i na Morzu przyjęli dalszy wysiłek około podniesienia i rozbudowania naszej floty. Z kolei w imieniu Zarządu Okręgu L. M. zabrał głos Prezes Dr. Leon Michalski, dziękując młodzieży za trud położony przy organizacji wystawy, wyrażając nadzieję, że raz podjęte prace dla dobra Morskiej Rzeczypospolitej i bogactwa naszego Narodu nie ustaną. W końcu Opiekun Koła Kierownik Hajnos Rudolf w ciepłych słowach podziękował Zarządowi Koła za pracę i wyraził przekonanie, że w roku przyszłym młodzież całego Zakładu znajdzie się w szeregach Ligi Morskiej.

Wystawa wielkim nakładem pracy zorganizowana dała w przekroju pogląd na niemal wszelkie dziedziny pracy związanej z morzem. Jeżeli się zważy, że kilku młodych zapaleńców ligowych dokonało tak poważnej pracy, trzeba z radością zauważyć, że problem morski młodzieży naszej jest bardzo bliski, a znaczenie morza dla wielkości i bogactwa narodu jest im dobrze znane.

SPROSTOWANIE

W styczniowym numerze (Nr 1/47), w art. p. t. „Sondy“, str. 15, 7 wiersz od dołu, jest: „Linę konopną smarowaną“, winno być: „linę konopną smołowaną“; str. 17, pierwszy wiersz od góry, jest: „skali podwodnej“, winno być: „skali podwójnej“.

W lutowym numerze (Nr 2/47), w art. p. t. „Wiatr“, str. 17, 2 wiersz od dołu, jest: „A więc z wyższym i niższym“, winno być: „A więc z wyżem i niżem“.

W marcowym numerze (Nr 3/47), w art. p. t. „Najprostsze wyznaczenie pozycji statku“, na rys. 2 należy poprawić: zewnętrzną klamrę oznaczającą szerokość geogr., biegnącą od równika niebieskiego do równoleżnika deklinacyjnego — należy przedłużyć do Zenitu (Z).

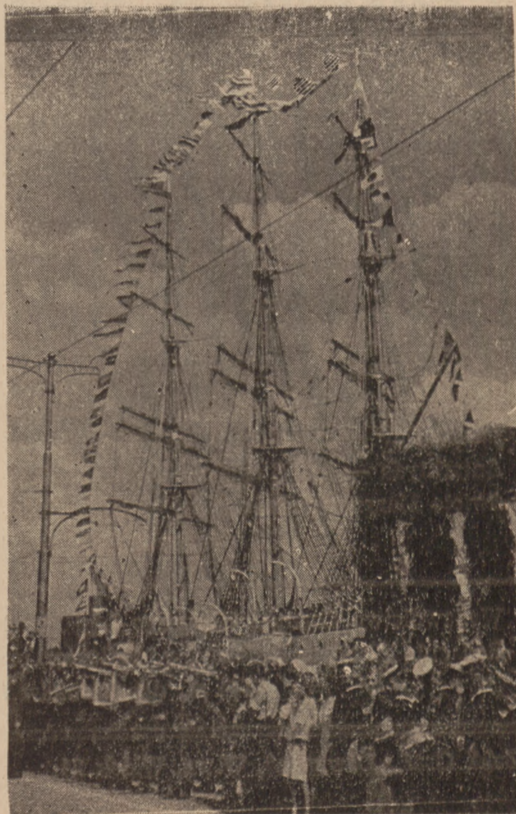
W kwietniowym numerze (Nr 4/47), w art. p. t. „Sekstant“, str. 16, 9 wiersz od dołu, jest: „(E)“, wino być: „(C)“; 1 wiersz od góry jest „B“, winno być: „H“; 3 wiersz od góry, jest: „A“, winno być: „S“; 6 wiersz od góry, jest: „c“, winno być: „o“; 15 wiersz od góry, jest: „c0/2“, winno być: „c=0/2“; str. 17, 6 wiersz od dołu, jest: „S1“, winno być: „S1‘“; 2 wiersz od dołu, jest: „(S1—S—S1)“, winno być: „(S‘—S—S‘)“; str. 18, 28 wiersz od dołu, jest: „szymut“, winno być: „azymut“; str. 18, 13 wiersz od góry, jest: „odczytania kąta“, winno być: „odczytu kąta“.





Żaglowce, jako Okręty Szkolne, mają zastosowanie we wszystkich państwach morskich. Polska frageta „Dar Pomorza", jako okręt szkolny, nie przestaje wabić oka swą piękną sylwetką. Zawdzięczamy jej już kadry młodych dowódców, którzy nie tak dawno jeszcze pływali na niej, jako uczniowie Szkoły Morskiej.

Grają fanfary na cześć Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, oznajmiając wszystkim Jego przybycie na uroczystości „Święta Morza" w Szczecinie w dniu 29 czerwca br.





W ramach „Święta Morza" odbyło się wiele imprez sportowych. Jedną z nich, defiladę jachtów na wybrzeżu gdyńskim, przedstawia niniejsze zdjęcie. Młodociana załoga pod okiem wytrawnych żeglarzy odbywa zaprawę wodną, a operator filmowy utrwala na taśmie radosne przeżycia.

Prosimy o zdjęcia!

z życia Ligi Morskiej, ośrodków, uroczystości Święta Morza i innych.
Przyjęte fotografie honorujemy.
Najlepsze zdjęcia będą premiowane.
Redakcja „Morza", Widok 10, Warszawa.

TREŚĆ: Święto młodzieży morskiej — Jerzy Bogusz. Przemówienie Prezydenta Rzeczypospolitej w dniu 29 czerwca br. w Szczecinie (streszczenie). Przemówienie Prezesa Rady Głównej Ligi Morskiej, kontradmirała Adama Mohuczego do młodzieży w dniu „Święta Morza" w Szczecinie. Nowe pokolenie ludzi morza — Dr Bronisław Miazgowski. Historyczny rys dziejów Marynarki Wojennej — Pirat. Wyprawa jachtu „Dal" — inż. Roman Niewiadomski (zakończenie). Miasto na krańcach świata — Dr Lech Godlewski. Antarktyda — inż. Stanisław Sąsiadek. Mapy (kurs locji) — kpt. żegl. Wielkiej, Gustaw Kański. Święto Marynarki Radzieckiej — SZZ. Nagroda Ligi morskiej. Kajaki w służbie morza. Konkurs strojów regionalnych. Kronika organizacyjna. Sprostowania.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaguje Komitet Redakcyjny. Redaktor przyjmuje codziennie od 13-tej do 14-tej. Prenumerata roczna 144 zł., dla członków Ligi 120 zł. Konto PKO I—1020.

Zakł. Graf. „Dźwignia", W-wa, Widok 24 B-37312

Cena 25 zł.

24